



DROIT MARITIME

COMMENTAIRE

DES TITRES I ET II, LIVRE II,

DU CODE DE COMMERCE

PAR

EDMOND DUFOUR,

AVOCAT A LA COUR IMPÉRIALE DE ROUEN.

TOME SECOND.

PARIS,
AUGUSTE DURAND, ÉDITEUR,
7, RUE DES GRÈS-SORBONNE.

1859.





DROIT MARITIME

COMMENTAIRE

DES TITRES I ET II, LIVRE II,

DU CODE DE COMMERCE

PAR

EDMOND DUFOUR,

AVOCAT A LA COUR IMPÉRIALE DE ROUEN.

TOME SECOND.

PARIS,
AUGUSTE DURAND, ÉDITEUR,
7, RUE DES GRÈS-SORBONNE.

1859.

DROIT MARITIME.

ROUEN. — IMPRIMERIE H. RIVOIRE ET Cᵉ, RUE SAINT-ÉTIENNE-DES-TONNELIERS, 1.

CODE DE COMMERCE

LIVRE II.

DU COMMERCE MARITIME.

SUITE DU TITRE Ier.

DES NAVIRES ET AUTRES BATIMENTS DE MER.

Article 193.

Les priviléges des créanciers seront éteints,

Indépendamment des moyens généraux d'extinction des obligations,

Par la vente en justice faite dans les formes établies par le titre suivant;

Ou lorsqu'après une vente volontaire, le navire aura fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur, et sans opposition de la part des créanciers du vendeur.

SOMMAIRE.

328. Transition. Objet véritable de l'article.

329. Lacunes dans sa rédaction.

330. Vaste carrière qu'il offre à l'interprétation. Plan du commentaire.

331. 1re *cause d'extinction du droit de suite* : Extinction de l'obligation.

332. Moyens généraux d'extinction des obligations. — Renvoi.

333. De la dation en payement suivie d'éviction. L'éviction fait revivre le droit de suite au profit du créancier.

359. Preuve qu'il y en a d'autres encore, pourvu qu'elles soient faites en justice et selon les formes ordonnées.

360. Suite.

361. Application de ces principes à plusieurs espèces de vente. — Vente d'un navire dépendant d'une succession bénéficiaire ou vacante;—ou d'une faillite; — ou appartenant à des mineurs. — Distinction quant à la licitation entre majeurs.

362. Toutes ces ventes purgent le navire du droit de suite; mais les créanciers peuvent faire revivre leur droit sur le prix en formant opposition dans les trois jours. — Erreur de M. Boulay-Paty sur le délai de cette opposition.

363. De la vente administrative.

364. 6me *cause d'extinction :* Voyage en mer, sous le nom et aux risques de l'acquéreur, sans opposition des créanciers. — But de cette règle. Analogie avec quelques dispositions du droit commun.

365. 1re condition : *Du voyage en mer.* — Renvoi à l'art. 194 C. com.

366. Réflexion générale sur les inconvénients que présente ce moyen d'éteindre le droit de suite et particulièrement l'obligation de faire voyager le navire. Proposition très-sage du tribunal d'appel d'Ajaccio à cet égard.

367. 2me condition : Voyage *sous le nom et aux risques de l'acquéreur.* Obscurité de cette formule.

368. Système d'après lequel la mise sous le nom et aux risques ne dépend d'aucun fait précis et se trouve laissée à l'entière appréciation du juge.

369. Réfutation de ce système. Inconvénients graves qui en résulteraient.

370. Analyse de la formule employée par la loi. Sens qu'on y attachait dans l'ancien droit.

371. Suite.

372. Suite. Sens qu'on y attachait dens l'intervalle de l'abrogation partielle à l'abrogation totale de l'Ordonnance.

373. Preuve que les rédacteurs dn Code de commerce ont voulu s'en tenir à cette interprétation traditionnelle.

374. Suite. Arguments tirés du texte même de notre article. Sens des mots *aux risques de l'acquéreur.*

375. Suite. Pourquoi on exige que le navire soit *sous son nom.*

376. Résumé : Pour accomplir la condition dont il s'agit, l'acquéreur doit faire transcrire son contrat et prendre les expéditions sous son nom.

377. Application de ce principe. — 1° Transcription du contrat. Elle doit avoir lieu sur les registres de la douane.

378. Réponse aux objections de détail.

379. 2° De la prise des expéditions. Acceptions diverses de ce mot. Il ne s'agit

403. Moyens de défense de l'acquéreur contre cette action. Silence de la loi à cet égard.

404. 1° A-t-il le droit de purger?

405. Raisons pour la négative.

406. Raisons pour l'affirmative. Conclusion en ce sens.

407. Mais est-il tenu d'user de cette faculté dans un délai déterminé? — Intérêt des créanciers à ce qu'il en soit ainsi.

408. Suite. L'acquéreur doit purger avant le jugement de l'action en délaissement.

409. Forme de la purge. Offre du prix.

410. L'acquéreur peut être, dans tous les cas, obligé à le consigner.

411. Mais il n'est pas nécessaire qu'il fasse précéder sa consignation d'offres réelles.

412. 2° L'acquéreur qui ne veut pas purger peut délaisser.

413. Caractères légaux de ce délaissement. Il n'enlève pas au délaissant la propriété du navire.

414. Suite.

415. Suite.

416. Suite.

417. Suite et conclusion.

418. Conséquences de ce principe pour le cas où les oppositions n'absorbent pas tout le prix du navire. Renvol pour les autres conséquences.

419. Conditions requises pour avoir le droit de délaisser.

420. Formes du délaissement. — 1° Il doit être fait en justice.

421. Tribunal compétent pour le recevoir.

422. 2° Nomination d'un curateur au navire délaissé.

423. Position de l'acquéreur qui ne purge ni ne délaisse. Il devient débiteur personnel. Application de l'art. 2169 C. Nap.

424. Modifications à apporter dans l'application de cet article.

425. Observations générales sur toutes ces formalités. Utilité de leur étude.

426. Conséquences des procédures qui précèdent. Distribution du prix du navire.

427. Elle ne peut être commencée avant la fin du voyage.

428. Elle a lieu dans les formes organisées par la loi maritime.

429. Obligation pour l'acquéreur d'indiquer au poursuivant le nom de tous les opposants.

430. Répartition du prix. Distinctions.

COMMENTAIRE.

328. L'art. 193, qui va désormais nous occuper, est le corollaire nécessaire de l'art. 190 du Code de commerce. Ce dernier, comme nous l'avons vu, a pour but de constituer au profit de ceux qui sont créanciers du propriétaire d'un navire, le droit de suivre ce gage même lorsqu'il a passé par une aliénation entre les mains d'un tiers qui n'est point leur débiteur ; l'art. 193, au contraire, a pour objet d'indiquer à cet acquéreur les moyens de libérer le bâtiment des diverses créances dont il est grevé du chef de son ancien propriétaire.

Il est étonnant que, pour exprimer cette idée très-simple et très-naturelle, notre article n'ait rencontré qu'une rédaction impropre. Rien cependant n'est plus vrai. J'ai déjà signalé plusieurs fois les conséquences erronées auxquelles de bons esprits avaient été entraînés par les termes dans lesquels il est conçu (1). C'est pourquoi je crois devoir résumer ici les raisonnements que les nécessités de mon sujet m'ont obligé jusqu'alors de présenter par fragments.

L'erreur de rédaction que je signale réside, comme on sait, dans les premiers mots de l'art. 193 : « *Les privilèges* des créanciers seront éteints... » Je dis que ces mots doivent être remplacés par ceux-ci : « *Le droit de suite* des créanciers sur le navire sera éteint... »

Je fonde cette substitution : en premier lieu, sur l'intention du législateur; ensuite, sur les exigences les plus impérieuses de la logique, et, s'il m'est permis de le dire, du simple bon sens.

Un mot d'abord de l'intention du législateur. J'ai déjà montré par quels scrupules il avait été amené à adopter la rédaction critiquée (2). Dans le principe, le texte soumis à ses délibérations ne laissait prise à aucune équivoque. Il s'occupait des moyens de purger les droits des créanciers privilégiés et autres, ce qui présentait une signification parfaitement équivalente à celle que je propose. Or, on sait déjà que cette rédaction n'a été modifiée que par la crainte de voir interpréter les expressions adoptées, en ce sens que l'extinction porterait non-seulement sur le droit de suite, mais encore sur le droit de créance lui-même. C'est par cette seule raison que le texte a été modifié par le conseil d'Etat, sur la proposition de M. le conseiller Jaubert (3). Quant à la pensée exprimée par la première rédaction, au sujet de l'extinction du droit de suite en général, c'est à

(1) Voy. notamment t. 1, nos 186 et 192.

(2) T. 1, no 41.

(3) Loc. cit.

dire au respect des *créanciers privilégiés* et de tous *les autres*, rien n'indique qu'on ait voulu la modifier.

En vain dirait-on que c'est pourtant ce que semble faire le texte définitivement adopté. Ce n'est là qu'une modification apparente et sans valeur sérieuse. Elle est le résultat d'une imperfection de langage, et non l'œuvre réfléchie de la volonté. Il faut donc la repousser pour s'en tenir à l'intention clairement manifestée par le texte primitif, qui n'a été amendé que pour satisfaire à des considérations d'un ordre tout différent.

Cette conclusion acquiert, d'ailleurs, une évidence irrésistible à mes yeux lorsque je presse un peu le texte dont le sens nous occupe.

En effet, il est incontestable que l'art. 190 a consacré le droit de suite au profit des créanciers du vendeur de navire, sans aucune distinction de créances ordinaires ou privilégiées. Les restrictions que l'on a voulu apporter à cet article, en vertu même de l'art. 193, ne sont vraimeut pas soutenables. Le texte de l'art. 190 y résiste avec une puissauce invincible (1).

Or, si maintenant l'on voulait prendre à la lettre le texte de l'art. 193, il eu résulterait que les cas d'extinction qui vont suivre n'auraient d'effet qu'à l'égard des créanciers privilégiés et laisseraient subsister le droit de suite des créanciers ordinaires. On sent assez combien cette interprétation serait choquante, et je ne crois pas que personne ait un moment l'idée de s'y arrêter.

Ce n'est pas tout. La signification de l'art. 193 ainsi restreinte présenterait encore un autre inconvénient : ce serait de manquer complétement d'exactitude, même pour le cas qu'elle semblerait spécialement régir. Nous avons vu, en effet, que, dans un grand nombre de circonstances, les priviléges se trouvaient éteints par un nouveau voyage du

(1) Suprà, t. 1, nos 40 et 42.

navire, sans qu'il fût nécessaire que ce navire eût changé de propriétaire (1). Bien plus, il n'est pas donné au créancier de le maintenir par un acte conservatoire tel qu'une opposition; il faut qu'il l'exerce réellement, c'est à dire qu'il fasse saisir, puis vendre le navire, avant qu'il n'ait voyagé, et qu'il réclame sur le prix de la vente sa créance privilégiée. Or, comment concilier ces dispositions avec celle de l'art. 193, si cet article n'a pour objet, comme l'indique son texte, que l'extinction des priviléges?

Restituons donc au texte imparfait qui nous occupe le sens qui lui appartient. L'art. 193, je le répète, n'a point seulement pour objet l'extinction des priviléges sur les navires, mais les modes d'extinction du droit de suite qui dérive de toutes les créances privilégiées et ordinaires. Il n'a pas en vue l'intérêt des créanciers ordinaires contre les privilégiés, mais l'intérêt du tiers détenteur contre tous. Il est l'arme que la loi commerciale met dans sa main pour libérer la chose qu'il a acquise des droits qui la grèvent du chef de son vendeur.

En ce sens, il est logique et rationnel; il s'harmonise sans aucun effort avec la série des dispositions que le Code de commerce a consacrées au droit de suite et aux priviléges sur les navires; et l'inexactitude de sa rédaction ne peut, selon moi, jeter un doute sérieux sur sa signification véritable.

329. Mais notre article est défectueux sous plus d'un rapport; et après avoir rectifié ce qu'il dit, il reste à parler de ce qu'il devrait dire et ne dit point. Je m'explique.

La liberté d'une chose grevée d'un droit de suite s'acquiert par deux moyens : d'abord, par l'extinction de ce droit parce qu'il ne renferme pas les conditions de vitalité auxquelles la loi a subordonné son existence; et ensuite par

(1) Suprà, t. 1, nos 107, 122, 189, 219, etc.

la purge de ce droit, lorsqu'il existe légalement (1). C'est ainsi que dans le droit hypothécaire, le seul qui nous fournisse des analogies en cette matière, nous voyons d'abord l'hypothèque s'éteindre, soit parce qu'elle n'a pas été inscrite avant la transcription du contrat (2), soit dans les diverses circonstances énumérées par l'article 2180 du Code Napoléon; puis en second lieu, nous rencontrons dans les art. 2181 et suivants, les moyens offerts au tiers détenteur pour en purger son immeuble, lorsque le principe de son existence est inattaquable.

Or, nous ne tarderons pas à reconnaître combien, sous ce rapport, les textes du Code de commerce sont incomplets. Nous allons, par exemple, trouver écrit dans notre article tout ce qui concerne l'extinction du droit de suite. Il va nous faire connaître les diverses circonstances qui la motivent, en même temps qu'il enseignera aux créanciers les moyens de lutter contre ces causes d'extinction et de conserver intacte leur situation. Mais il est absolument muet sur les moyens de purger ce droit, lorsqu'après avoir

(1) On confond souvent, dans le langage ordinaire, l'extinction et la purge du droit. Le législateur lui-même semble avoir autorisé par son exemple cette manière de parler, puisque dans l'art 2180 du Code Napoléon, il énumère la purge parmi les moyens d'éteindre l'hypothèque; et, en relevant cette confusion, je ne suis pas bien certain de ne l'avoir pas moi-même commise quelquefois, tant est grande la force de l'habitude. Rigoureusement cependant, ces deux expressions ne sont pas synonymes. L'extinction et la purge ont un but commun, c'est la libération de la chose grevée; mais leurs effets ne sont pas identiques. L'extinction, c'est la disparition complète, l'effacement absolu du droit éteint; la purge, c'est seulement son déplacement. Ainsi, une hypothèque éteinte est une hypothèque qui n'existe plus; une hypothèque purgée existe encore; seulement, au lieu d'exister sur l'immeuble, elle est passée sur le prix, et c'est là qu'elle vient exercer ses effets.

(2) L. du 23 mars 1855, art. 3. — Avant cette loi, l'extinction résultait du défaut d'inscription dans la quinzaine de la transcription (834 C. proc. civ.). C'est toujours le même système.

résisté à l'extinction, il se dresse menaçant contre le tiers détenteur. D'un autre côté, il ne parle pas non plus, et nulle part le Code de commerce ne s'occupe du conflit que peut engendrer le droit de suite entre les créanciers de l'ancien vendeur qui l'exercent et ceux du propriétaire dont le navire est le gage actuel.

Nous chercherons donc à combler ces lacunes et à indiquer les règles qui peuvent servir à éclairer ces questions souvent compliquées.

330. Cela dit, je passe à l'interprétation de notre article; et, pour procéder avec méthode, j'indiquerai tout de suite le plan selon lequel j'en ai conçu le commentaire.

Les observations que je présentais il n'y a qu'un instant paraissent tracer dans notre sujet une division naturelle: c'est celle que je me propose de suivre. C'est à dire que je me placerai d'abord, comme le fait notre article, au point de vue de l'acquéreur, et j'examinerai par quels moyens il peut parvenir à libérer son navire. Puis, passant ensuite au point de vue du créancier du vendeur, j'indiquerai les diligences à l'aide desquelles il peut conserver son droit sur le bâtiment qui forme son gage. En troisième lieu, nous aurons à suivre les conséquences de cette conservation, qui aura pour résultat de mettre en présence les intérêts qui nous auront d'abord occupé isolément, savoir : l'intérêt de l'acquéreur et celui du créancier. Enfin, nous terminerons nos explications en envisageant les derniers effets du droit de suite, lorsque les créanciers qui en sont investis, se préparant à l'exercer sur le prix du navire, viennent à rencontrer des concurrents qui le leur disputent.

Telle est la vaste carrière que nous offre l'art. 193 du Code de commerce.

331. Voyons d'abord ce qui concerne l'extinction du droit de suite.

A cet égard, le texte de la loi nous indique en première

ligne une cause d'extinction qui se rattache aux principes généraux du droit plutôt qu'aux règles particulières du droit maritime : c'est celle qui dérive de l'extinction de l'obligation même qui pourrait y donner lieu. On conçoit, en effet, que l'obligation se trouvant éteinte aux termes du droit, la garantie d'exécution qu'elle trouvait sur le navire du débiteur doit également cesser d'exister. L'effet ne peut survivre à sa cause. Cela va de soi. Aussi voit-on que cette conséquence naturelle n'est pour ainsi dire signalée qu'en passant par l'article qui nous occupe.

332. Quant aux moyens généraux d'extinction des obligations, ils se trouvent réunis dans l'art. 1234 du Code Napoléon. Ce sont :

Le payement,
La novation,
La remise volontaire,
La compensation,
La confusion,
La perte de la chose,
La nullité ou la rescision,
L'effet de la condition résolutoire,
Et enfin la prescription.

Au reste, on comprend que je n'ai point à m'étendre sur la nature ou les effets de ces différents modes d'extinction des obligations. Cette étude est du ressort du droit civil, auquel je ne puis que renvoyer d'une manière générale, en me bornant à présenter quelques observations très-sommaires sur les points auxquels le contact de la législation maritime pourrait donner une physionomie particulière.

333. Ainsi, je parlerai d'abord du payement ou, pour mieux dire, de la dation en payement, qui en est l'image quelquefois très-fidèle, quelquefois très-imparfaite. On sait, en effet, qu'il y a dation en payement lorsqu'à la

place de ce qui lui est dû, le créancier consent à recevoir une chose mobilière ou immobilière (1) : ce qui équivaut pour lui à un payement régulier, lorsque par la suite la propriété de cette chose ne lui est pas disputée, mais ce qui en diffère essentiellement s'il vient à subir une éviction.

Or, c'est une grave question, en droit civil, que celle de savoir si, dans cette hypothèse d'éviction, l'hypothèque dont l'ancienne créance était investie renaît avec elle. Par suite, la même question peut se présenter dans le droit maritime, à l'occasion du droit de suite dont les navires sont l'objet.

En voici un exemple. Primus, propriétaire d'un navire, est débiteur d'une somme de 30,000 fr. envers Titius. Il commence par donner en payement à son créancier une maison dont il se dit propriétaire; puis il vend son navire à Secundus. Jusqu'ici, pas de difficulté. Le navire est passé dans les mains de Secundus affranchi de la créance de Titius, éteinte par la dation en payement. Mais voici que Titius est évincé de la propriété de sa maison. Il redevient par conséquent créancier de Primus; et l'on demande s'il continue d'avoir pour gage le navire vendu à Secundus, en admettant, bien entendu, que celui-ci n'ait point encore accompli les formalités spécialement indiquées par la loi maritime pour éteindre le droit de suite des créanciers de son vendeur.

C'est, je le répète, une question qui a paru très-difficile à résoudre en ce qui concerne l'hypothèque; et si au lieu d'un navire affecté aux dettes du vendeur, nous nous trouvions en présence d'un immeuble précédemment hypothéqué à Titius, nous rencontrerions une foule d'objections tirées et de la distinction de l'hypothèque et de l'inscription, et de la publicité qui est l'âme de notre régime hypothécaire. On peut s'en convaincre par la lecture de

(1) Pothier, Vente, nº 601.

M. Troplong, qui a accumulé sur ce point de droit les lumières de son érudition et toutes les ressources de sa dialectique (1). Mais je crois pouvoir dire que, dans le droit maritime, la question n'est point susceptible de toutes ces complications. Voici, pour ma part, comment je proposerais de la résoudre.

Je commence par distinguer, à l'exemple de tous les auteurs, la cause d'où procède l'éviction dont se plaint Titius.

Si elle est postérieure à la dation en payement et personnelle au créancier, il est certain que sa créance continuera de demeurer éteinte, même au respect du débiteur originaire; car celui-ci ne saurait répondre des faits qui sont étrangers, soit à lui, soit au titre en vertu duquel il était propriétaire de la chose donnée en payement. La cause de l'éviction n'étant ni forcée ni ancienne, c'est comme si Titius avait été privé de sa maison par un incendie; d'une chose mobilière, par une soustraction frauduleuse; ou d'un animal donné en payement, par sa mort. Dans tous les cas, la chose périt pour lui, parce qu'il en est le propriétaire : *res perit domino;* et sa créance contre Primus n'en demeure pas moins éteinte (2). Par conséquent, elle peut encore moins revivre au respect de l'acquéreur du navire. Nulle difficulté à ce sujet.

Mais il en est autrement, si la cause d'éviction est à la fois nécessaire et antérieure à la dation en payement, en un mot, si elle procède, comme disent les docteurs, *ex causâ antiquâ vel necessariâ.* C'est dans ce cas particulier que surgissent toutes les difficultés dont j'ai parlé.

Cependant M. Troplong me paraît avoir très-nettement établi, contre Bartole et Cujas, que dans cette hypothèse, l'ancienne obligation du créancier renaissait avec le cortége de garanties dont elle était entourée avant son ex-

(1) Priv. et Hyp., n° 847 et suiv.

(2) Junge, M. Troplong, loc. cit., n°s 848 et 854. M. Toullier, t. 7, n° 300.

tinction précaire (1). J'avouerai même qu'à ne considérer que les règles générales du droit, abstraction faite des textes de la loi romaine qui, dans l'espèce particulière, semblent jusqu'à un certain point les contrarier, il me paraît surprenant que ce principe ait pu être mis sérieusement en doute. L'éviction détruit la vente; elle l'efface; elle remet les parties au même et semblable état que si jamais l'aliénation n'eût eu lieu. Or, lorsque cette vente a eu pour effet d'éteindre une créance avec tous ses accessoires légaux ou conventionnels, n'est-il pas évident que cet effet disparaît avec la cause qui l'a engendré? C'est l'application naturelle de cette règle de bon sens autant que de droit, que ce qui est nul ne peut produire d'effet. Ces déductions sont en parfaite harmonie avec les principes de notre droit moderne, qui accorde une si large place à l'intention et à la volonté des parties.

Je crois donc pouvoir dire avec l'illustre magistrat dont j'embrasse ici la doctrine, que le principe en cette matière est que l'éviction fait renaître l'ancienne obligation avec l'accessoire de ses hypothèques, lorsqu'il s'agit d'une garantie hypothécaire, et j'ajoute avec l'accessoire du droit de suite, lorsque la question s'élève dans la circonscription du droit maritime.

Alors se présentent les distinctions et les objections que je signalais en commençant, lesquelles proviennent, comme je l'ai dit, de la publicité requise pour que l'hypothèque puisse produire ses effets (2). Mais on aperçoit immédiatement que ces difficultés ne sont point de nature à se manifester au sujet du droit de suite sur le navire qui n'est assujetti à aucune condition, soit d'inscription, soit de publicité. Ainsi, il faut dire que le principe général doit ici recevoir son application sans distinction ni restriction. Le créancier évincé redevient créancier comme si la

(1) Priv. et Hyp., nos 849 à 853.

(2) Voy. M. Toullier, t. 7, no 307. M. Grenier, Hyp., t. 2, no 502. M. Troplong, loc. cit., nos 853 et suiv.

dation en payement n'eût pas été faite ; il recouvre rétroactivement tous ses droits antérieurs avec toutes les conséquences qui s'y trouvaient attachées, et notamment la faculté de suivre son gage jusque dans les mains du tiers acquéreur qui ne s'est point mis en mesure d'affranchir le navire par lui acheté de ces recours extérieurs. Quant aux autres créanciers, auxquels cette faculté appartient également, ils ne sauraient se plaindre de cette solution. Ayants cause du débiteur commun, les effets de l'éviction leur sont opposables, comme à lui-même.

334. Je n'ai que très-peu de mots à dire touchant les autres modes d'extinction des obligations. Ainsi, je rappellerai seulement que la remise volontaire dont il est question dans l'art. 1234 C. Nap. est celle qui a pour objet la créance elle-même et ne doit point être confondue avec la renonciation spéciale au droit de suite dont je vais m'occuper dans quelques instants (1).

335. Je ferai la même observation en ce qui concerne la perte de la chose et la prescription.

Par la perte de la chose, l'art. 1234 entend la chose que le débiteur s'était obligé à donner, celle qui formait l'objet de son obligation. Cette chose venant à périr sans sa faute ou par cas fortuit, son obligation se trouve éteinte; il n'est plus débiteur. C'est l'idée que développent dans toutes les distinctions qu'elle comporte les art. 1302 et 1303 du C. Nap. Il ne faut donc pas confondre cette cause d'extinction du droit de suite, par l'extinction de la créance, avec celle qui résulte de la perte de la chose sur laquelle ce droit devait s'exercer. Cette dernière cause d'extinction, que ne mentionne pas expressément l'art. 193, n'en a pas moins la même efficacité que celles qu'il indique. J'en parlerai également plus tard (2).

(1) Infrà, nº 337.
(2) Infrà, nos 339 et suiv.

336. Enfin, la prescriptiou dont il est ici question est aussi la prescription de la créance. Elle n'a rien de commun avec la prescription directe du droit de suite, dont l'art. 193 me donnera aussi l'occasion de m'occuper (1).

Au surplus, on remarquera que ce mode d'extinction du droit de suite, par l'extinction de la créance, présente un véritable intérêt, à raison du délai très-court par lequel se trouvent prescrites les créances maritimes (2). Aussitôt donc que cette prescription est encourue, le navire se trouve dégagé de plein droit. Vainement, d'ailleurs, le débiteur renoncerait-il, comme c'est son droit (3), à la prescription acquise. Cette renonciation produirait tous ses effets en ce qui le concerne; mais elle n'en produirait aucun à l'égard des tiers qui pourraient se trouver détenteurs du navire. Pour eux, l'extinction du droit de suite serait définitive et irrévocable (4).

337. Une autre cause d'extinction du droit de suite, se rattachant, comme la précédente, aux principes généraux, est celle qui résulte de la renonciation du créancier à exercer ce droit.

Quoique notre article ne fasse pas une mention spéciale de cette renonciation, il n'est pas douteux qu'elle ne produise cet effet, dans le cas où elle aurait été consentie. On peut raisonner ici par analogie de l'art. 2180 du C. Nap., qui n'est lui-même, en cette partie, que l'application de la règle qu'il est toujours permis de renoncer à un droit créé en sa faveur (5), et de cette autre, que les conventions légalement formées font la loi des parties (6).

(1) Infrà, n° 338.
(2) C. com., art. 432 et 433.
(3) C. Nap., art. 2220.
(4) C. Nap., art. 2226. M. Pardessus, Dr. comm., t. 3, n° 965.
(5) L. 156, § 4, Dig., De reg. jur.
(6) C. Nap., art. 1134.

Au reste, cette renonciation se présentera si rarement dans la pratique, qu'il me suffit de la signaler. Je ne crois pas utile d'y consacrer de plus longs détails. Les principes du droit commun serviront, si elle vient à se produire, à en diriger l'application et à en déterminer les conséquences.

338. Je parlerai maintenant de la prescription concernant, comme déjà je l'ai indiqué, non la créance qui peut engendrer le droit de suite, mais ce droit lui-même.

D'après le droit commun, formulé dans l'art. 2180 du Code Napoléon, la prescription est un moyen légal d'éteindre les priviléges et hypothèques sur les immeubles. Elle est acquise au débiteur, quant aux biens qui sont dans ses mains, par le temps fixé pour la prescription des actions qui engendrent l'hypothèque ou le privilége. Quant aux biens qui sont dans la main d'un tiers détenteur, elle lui est acquise par le temps réglé pour la prescription de la propriété à son profit; et dans le cas où la prescription suppose un titre, elle ne commence à courir que du jour où il a été transcrit sur les registres du conservateur.

Or, je crois que ces règles seraient, sauf quelques modifications que je vais indiquer, applicables au droit de suite sur les navires.

D'abord, en principe, toutes les actions, tant réelles que personnelles, consacrées par notre législation, sont susceptibles de prescription (1). Il est donc certain que le droit qui appartient aux créanciers, de poursuivre le payement de leur créance sur le navire de leur débiteur, tombe, comme tous les droits, sous l'application de cette règle générale. La seule difficulté qui puisse se présenter consiste à adapter le principe de l'art. 2262 à la nature particulière du droit qui nous occupe en cet instant. Or, c'est

(1) Art. 2262 C. Nap.

ce travail d'application que le législateur a fait lui-même à un droit de même nature, dans l'art. 2180 dont je viens de rapporter les dispositions. D'où suit que les règles de l'interprétation conduisent à accepter cet article pour guide dans les cas analogues pour lesquels la loi n'est point entrée dans les mêmes développements.

D'ailleurs, si l'on veut prendre la peine de faire pour les navires le travail que le législateur a fait pour les immeubles, on verra qu'il conduit à peu près aux mêmes résultats. Ainsi, il est évident que le débiteur, tant que le navire reste dans sa main, ne peut prescrire le droit de ses créanciers que par la prescription même de leur action : car nous savons que ce droit n'est pas autre chose, dans cette hypothèse, que celui qui appartient à tout créancier de poursuivre le recouvrement de sa créance sur tous les biens de son débiteur (1).

Quant aux tiers détenteurs, il n'est pas moins évident que le temps requis pour prescrire la propriété est suffisant pour prescrire tous les droits qui l'affectent, et qu'en prescrivant la propriété, ils l'ont acquise libre et affranchie de toutes charges.

Les seules modifications de détail qu'il me paraîtrait convenable d'introduire dans ces dispositions de l'art. 2180 consisteraient, selon moi, dans les deux suivantes, savoir : que la transcription sur les registres du conservateur, requise pour avertir les tiers que l'immeuble a changé de main (2), serait utilement remplacée par la transcription en douane destinée à produire le même effet (3); en second lieu, qu'à l'inverse de l'inscription qui n'est pas suffisante pour interrompre le cours de la prescription, l'opposition par laquelle le créancier d'un navire mani-

(1) Suprà, t. 1, nº 237.

(2) M. Troplong, Priv. et Hyp., nº 883.

(3) Infrà, nº 377.

feste son droit contre le tiers détenteur (1) aurait toujours cette puissance. En effet, tandis que l'inscription se prend à l'insu du tiers détenteur, l'opposition est une interpellation directe et personnelle (2) qui me paraîtrait devoir constituer une interruption civile de la prescription.

Au reste, ces solutions paraîtront peut-être présenter peu d'intérêt pratique, si l'on admet le système que je me propose de développer plus tard touchant la prescription relative à la propriété des navires (3). Nous y verrons, en effet, que cette prescription peut au respect du tiers détenteur de bonne foi s'acquérir de deux manières, savoir : ou par le seul fait de la possession, lorsque les moyens prescrits par notre article pour faire disparaître le droit de suite auront été employés (4) ; ou par la possession trentenaire, s'ils ne l'ont pas été (5). Or, d'après ces idées, il est clair que l'intervention de l'art. 2180 du C. Nap. présente peu d'utilité. Si c'est la première hypothèse qui se réalise, ce sera par les diligences du détenteur, et non par la prescription, que le droit de suite se trouvera éteint; si c'est la seconde, il semble qu'il n'y ait besoin d'aucune règle spéciale pour expliquer la prescription du droit de suite, puisque le temps des plus longues prescriptions aura passé sur lui. Néanmoins, comme le silence de la loi sur la prescription des navires a permis à des systèmes très-divers de se produire (6), je n'ai point cru faire une chose superflue en montrant que, dans tous les cas, le principe de l'art. 2180 serait le guide auquel il faudrait se confier pour la solution des difficultés relatives à la prescription du droit de suite sur les navires.

(1) Infrà, nº 386.
(2) Infrà, nº 389.
(3) Infrà, nºs 597 et suiv.
(4) Infrà, nº 602.
(5) Infrà, nº 601.
(6) Infrà, nºs 593 et suiv.

339. Un dernier moyen d'extinction du droit de suite, en vertu des principes généraux du droit, est celui qui résulte de la perte du navire sur lequel il aurait pu s'exercer. C'est l'application de cette règle de la loi romaine, admise par tous les jurisconsultes anciens et modernes, que : « *Re corporali extinctâ, pignus hypothecare perit* (1). » Au reste, j'ai déjà parlé de cette maxime au point de vue des priviléges. J'ai montré que, si le sinistre éprouvé par le navire le laissait néanmoins subsister à l'état de bâtiment de mer, le droit des créanciers demeurait intact; tandis qu'il s'évanouissait s'il ne restait plus que des débris disjoints et disloqués. Je ne puis que renvoyer aux développements que j'ai déjà consacrés à ce sujet (2) : car ce que j'ai dit des priviléges, lorsque le navire périt dans les mains du débiteur, me paraît également vrai du droit de suite qui appartient à toutes les créances, lorsque le navire périt dans les mains d'un tiers détenteur.

J'ajouterai seulement qu'il ne faudrait pas considérer comme contraires à cette conclusion les dispositions de la loi du 21 avril 1818, d'après lesquelles la vente des débris de navires n'est soumise qu'au même droit d'enregistrement que la vente du navire lui-même. Dans ses termes généraux, cette loi fiscale semblerait établir, il est vrai, que le législateur a envisagé les débris comme étant le navire lui-même et impliquerait que, dans quelque état qu'ils se trouvent, ils restent susceptibles des mêmes droits. Mais cette conclusion serait erronée. La loi de 1818, en considérant les débris comme le navire lui-même, n'a pas eu pour but d'en changer la nature; elle a seulement voulu les soustraire, dans l'intérêt du propriétaire qui est victime d'un sinistre, aux droits d'enregistrement perçus pour la vente des objets mobiliers ordinaires. Cela est si

(1) L. 8. Dig., Quib. modis pig. vel hyp.
(2) Suprà, t. 1, nos 255 et suivants.

vrai qu'elle n'est applicable qu'à la première vente des débris faite directement par le propriétaire naufragé, et non aux ventes subséquentes consenties par ceux qui se sont rendus acquéreurs lors de la première (1). En un mot, la loi de 1818 est une disposition tout à fait exceptionnelle qui ne doit point être étendue hors du cercle pour lequel elle a été faite : « *Quod contra juris rationem* « *receptum est, non est producendum ad consequentias* (2). »

340. Mais, dans le passage auquel je viens de renvoyer, il y a une question dont je me suis réservé de parler ultérieurement et qui se présente naturellement ici : c'est celle de savoir à quels signes on reconnaîtra que le navire soumis au privilége ou au droit de suite doit cesser d'y être assujetti. En un mot, quand est-ce que le navire peut être considéré comme entré dans la catégorie des *res extinctæ* dont parle la loi romaine ?

On comprend que sur ce point les faits joueront toujours un grand rôle, et qu'il est très-difficile, sinon impossible, de poser des principes absolus. Néanmoins, les jurisconsultes nous ont laissé là-dessus quelques données qu'il peut être utile de rappeler, ne fût-ce que pour guider l'esprit vers la solution que renferment les faits.

Voici donc, à ce sujet, les réflexions que je rencontre dans ces anciens auteurs, dont les méditations sont le patrimoine des générations qui les suivent.

Un navire n'est point un corps simple, mais un corps *connexe*, c'est à dire composé de la réunion de plusieurs éléments. « *Corpus est, quod ex contingentibus, hoc est pluribus inter se cohærentibus constat, quod* CONNEXUM *vocatur* (3). » Or, y a-t-il dans les diverses parties qui composent le navire une de ces pièces essentielles autour

(1) Cass., 31 mars 1847. — Dev., 47. 1. 449.
(2) L. 14, Dig., De legib.
(3) L. 39, Dig., De usurp. et usucap.

de laquelle les autres viennent se grouper en qualité d'accessoires, si bien que cette pièce principale subsistant, on pourra dire que le navire lui-même existe? Non; ce n'est point telle ou telle de ses parties, c'est leur assemblage qui en fait un objet *sui generis;* c'est la forme particulière résultant de leur réunion qui constitue, en quelque sorte, son individualité. *Ex formâ res est, quatenus est* (1).

Par suite, la conservation du navire ne saurait tenir à la conservation de telle ou telle de ses parties, si importante qu'elle soit dans sa construction. C'est la forme générale qui doit subsister pour que l'on puisse y reconnaître le bâtiment. Ici, l'identité s'attache à l'ensemble et non aux détails. *Manente formâ, manet identitas rei* (2). Toutes les fois donc que cette forme particulière aura disparu, ce n'est plus un navire qu'on aura sous les yeux, et tous les droits dont il est grevé en cette qualité seront éteints. Mais, à l'inverse, tant durera la forme, tant subsistera le droit, car c'est la même chose, c'est le même navire qui continue d'exister. « *Quapropter cujus rei species eadem consisteret, rem quoque eamdem esse, existimandum est. Nam quum species extincta non fuerit, sed idem perpetuo corpus, eademque forma manserit, dici non potest aliam rem esse. Sicut enim ex formâ est res, quatenus est, ita continuatio formæ rei ipsius continuatio est* (3). »

341. C'est à la lueur de ces principes que les jurisconsultes ont été conduits à résoudre autrement que les philosophes, une question qui a joué un grand rôle dans les disputes de l'antiquité. On voit que je veux faire allusion à ce vaisseau mythologique, sur lequel Thésée cingla

(1) Stypmanus, Jus marit., 4e part., ch. 1, n° 136.

(2) Dumoulin, Cout. de Paris, § 51, gl. 2, n° 54, in verb. Jouer de son fief.

(3) Stypmanus, 4e part., ch. 1, n° 134; in fasc., p. 370.

vers la Crète pour y combattre le Minotaure, et soustraire sa patrie à un monstrueux tribut.

Cette galère fameuse, qui rappelait aux Athéniens une ère d'affranchissement, avait été conservée, dit-on, pendant près de neuf siècles, par la vénération de ce peuple qui pourtant ne plaçait pas la constance au rang de ses vertus; mais aussi je n'ai pas besoin de dire que, durant un tel espace de temps, cette relique nationale avait dû recevoir plus d'une réparation. Il avait fallu remplacer bien des pièces tombant de vétusté; si bien qu'au temps de Démétrius de Phalère, pas une de ses parties n'était contemporaine peut-être de l'expédition qui avait fait sa fortune (1).

Cependant, était-ce le même navire ou un navire différent? Grave et obscure question aux yeux des anciens; une de ces questions sur lesquelles il faut s'attendre à un désaccord perpétuel, parce que chacun envisage les choses à son point de vue.

Non, disaient les philosophes, ce n'est pas le même navire; car là où la matière première est changée, l'objet composé ne saurait être identique. Ils raisonnaient en physiciens (2).

Au contraire, les jurisconsultes qui s'attachaient à la permanence de la forme plus qu'aux changements subis par la matière, étaient d'un avis diamétralement opposé. C'est leur opinion que je trouve résumée dans ce passage d'Alfenus, qu'il faut transcrire comme l'expression d'une règle vraie aujourd'hui comme elle l'était autrefois :

« *Navis si adeo sæpe refecta esset, ut nulla tabula eadem* « *permaneret, quæ non nova fuisset, nihilominus eamdem* « *navem esse existimari.* Quod si quis putaret, partibus « commutatis aliam rem fieri, fore, ut ex ejus ratione nos

(1) Plutarque, vie de Thésée, nº 27.
(2) Stypmanus, loc. cit., nº 140.

« ipsi non iidem essemus, qui abhinc anno fuissemus :
« propterea quod, ut philosophi dicerent, ex quibus par-
« ticulis minimis consisteremus, hæ quotidiè ex nostro
« corpore decederent, aliæque extrinsecus in earum locum
« accederent. ***Quapropter cujus rei species eadem consis-***
« ***teret, rem quoque eamdem esse existimari*** (1).

342. Une autre question, qui se rattache également à cette partie de notre sujet et dont la solution est plus délicate, a également occupé les jurisconsultes romains. C'est celle-ci.

Nous venons de parler d'un navire souvent réparé, si souvent que toutes les pièces qui le composent avaient été renouvelées. Mais, en même temps, nous admettions que ces réparations successives et partielles étaient venues porter sur un objet qui n'avait jamais cessé de présenter l'aspect et la forme d'un navire. Or, supposons maintenant que ce navire a été, à un moment donné, démembré, démoli en entier, mais qu'il a été reconstruit avec les mêmes matériaux. L'œuvre qui sortira de cette reconstruction sera-t-elle le même navire que le premier? Ce bâtiment, qui semble nouveau, ne sera-t-il cependant rien autre chose que l'ancien? Sera-t-il grevé des mêmes droits?

Cette question, je le répète, est difficile et présente un intérêt sérieux pour quiconque veut se rendre compte des vicissitudes du droit de suite que notre législation moderne a maintenu sur les navires.

Voyons d'abord quel était là-dessus l'état du droit romain.

Une personne a promis un navire déterminé, et elle le démolit; puis, après l'avoir démoli, elle le reconstruit avec les mêmes matériaux : est-elle obligée à le livrer? Oui, nous dit le jurisconsulte Paul, parce que c'est le même navire.

(1) L. 76, Dig., De judic.— Junge, l. 24, § 4, Dig., De legat., I.

Si navem, quam spopondit, dominus dissolvit, et iisdem tabulis compegerit : quia eadem navis esset, inciperet obligari (1).

Toutefois, le même jurisconsulte, en développant cette idée qu'il a d'abord présentée en termes absolus, pense qu'il y a lieu de faire une distinction. En effet, de deux choses l'une : ou bien le propriétaire, en démolissant son navire, avait l'intention de le reconstruire avec les mêmes matériaux ; ou bien, au contraire, il avait le dessein d'employer ces matériaux à un autre usage. Dans le premier cas, la solution présentée plus haut reste vraie ; le navire est censé n'avoir jamais péri ; et une fois ses diverses parties rapprochées, il est exactement le même qu'auparavant. *Si reficiendæ navis causâ omnes tabulæ refixæ sunt, nondum intercidisse navis videtur : et compositis rursus eadem esse incipit* (2).

Mais dans la seconde hypothèse, il en doit être autrement. Si la démolition a eu lieu avec la pensée de convertir les matériaux à un autre usage, cette intention suffit pour changer la face des choses ; si bien que le propriétaire venant à modifier son premier dessein, et, en définitive, à reconstruire son navire avec les mêmes matériaux, ce bâtiment n'est plus le même que l'ancien, et les obligations contractées au sujet de ce dernier demeurent définitivement éteintes. *Et navis si hac mente resoluta est, ut in alium usum tabulæ destinarentur, licet mutato consilio perficiatur, tamen et perempta prior navis et hæc alia dicenda est* (3).

Telles étaient les distinctions proposées par le jurisconsulte Paul. On les retrouve, avec très-peu de différence quant à l'expression, et avec une concordance parfaite

(1) L. 83, § 5, Dig., De verb. obligat.

(2) Ibid.

(3) Loc. cit.

quant à la pensée, dans un second fragment de ses œuvres également inséré au Digeste (1).

343. Mais voici maintenant un autre texte, rapporté par Ulpien d'après Sabinus, et qui paraît jusqu'à un certain point contraire à ces idées : c'est la loi 10, § 7, au Digeste, tit. *Quibus modis ususfructus vel usus amittitur.*

Le jurisconsulte commence par se placer dans l'hypothèse où la propriété et l'usufruit d'un navire sont divisés dans des mains différentes; puis, supposant ensuite que ce bâtiment est réparé partiellement, il décide que l'usufruit ne périt point. C'est l'application de cette règle indiquée plus haut, que les réparations partielles et successives ne donnent point naissance à un navire nouveau, lors même qu'elles auraient eu pour résultat de renouveler toutes les pièces dont il se compose (2).

Mais qu'arrivera-t-il si le navire est démoli, puis reconstruit? Ulpien et Sabinus décident que l'usufruit ne portera point sur le bâtiment nouveau; et cela, quoiqu'il n'y ait pas une seule pièce nouvelle dans sa construction. *Si autem dissoluta sit, licet iisdem tabulis,* NULLA PRÆTEREA ADJECTA, *restaurata sit, usumfructum extinctum.*

Certes, il n'y a pas à douter que ce texte ne soit en opposition avec ceux de Paul. Cette contradiction éclate surtout avec énergie, lorsqu'on le rapproche de la formule générale que ce dernier jurisconsulte posait comme le principe fondamental de sa doctrine : *Si navem dominus dissolvit, et iisdem tabulis compegerit : quia eadem navis est, inciperet obligari.* Aussi, les tentatives de conciliation n'ont-elles pas manqué parmi les interprètes. Les uns ont essayé de plier les textes de Paul à celui d'Ulpien (3); les autres, au contraire, ont cherché à expliquer le fragment

(1) L. 98, § 8, Dig., De solution. et liberat.
(2) Suprà, n° 340.
(3) Barbeyrac, sur Grotius, liv. 2, ch. 9, n° 3, note 8.

d'Ulpien par la distinction de Paul. On suppose, dans ce dernier système, que les paroles d'Ulpien et de Sabinus ont été écrites pour le seul cas où le navire a été démoli en vue de convertir les matériaux à d'autres usages et qu'il n'a été reconstruit que par suite d'un changement de volonté. C'est là, l'explication la plus généralement suivie (1).

J'éprouve cependant, s'il m'est permis de le dire, une grande difficulté à l'accepter ; et quoiqu'il soit fort téméraire de combattre des jurisconsultes consommés dans la connaissance du droit romain, je demanderai du moins la permission d'indiquer les obstacles que rencontre à mes yeux leur explication.

N'oublions pas, en effet, que l'hypothèse sur laquelle raisonnent Sabinus et Ulpien est celle d'un navire dont l'usufruit appartient à une personne, tandis que la propriété appartient à une autre. Ceci rappelé, on veut que dans la pensée de ces jurisconsultes, le navire dont ils parlent, ayant été démoli avec l'idée de donner aux matériaux une autre destination, n'ait été reconstruit que par suite d'un changement de volonté. Mais alors, je demanderai comment pourrait se réaliser l'hypothèse qu'on leur prête. Je demanderai, par exemple, par qui, d'après eux, le navire aurait été ainsi démoli. Serait-ce par l'usufruitier seul? Mais comment auraient-ils pu supposer de sa part la pensée d'éteindre volontairement son usufruit?

Serait-ce par le nu propriétaire seul? Dans ce cas, j'en conviens, la pensée de faire cesser l'usufruit peut lui être prêtée avec une grande apparence de raison; mais aussi, de quel droit le nu propriétaire aurait-il procédé à cette démolition, lui qui est tenu de laisser jouir paisiblement l'usufruitier? et s'il s'était permis cet abus, comment des

(1) Averanus, Interpret. juris, liv. 5, ch. 27, § 7. M. Pardessus, L. marit., t. 1, p. 94, note 2. Stypmanus l'admet implicitement, 1re part., ch. 1, nos 125 et 126.

jurisconsultes tels que Sabinus et Ulpien l'en auraient-ils récompensé en attachant à son fait illégal la perte du droit qui le gêne?

Enfin, serait-ce par le nu propriétaire d'accord avec l'usufruitier? Alors, il est vrai que l'usufruit se trouve éteint par la perte de la chose; mais prenons bien garde qu'il ne l'est que conditionnellement, c'est à dire, si l'emploi des matériaux a lieu tel qu'il a été convenu entre les deux ayants droit. Que si, au contraire, la résolution prise à cet égard est changée, soit par les deux, soit par un seul sans le consentement de l'autre, il est évident que le navire reconstruit ne pourrait manquer d'être soumis à l'usufruit, comme si jamais il n'avait été démembré. D'où je conclus que Sabinus et Ulpien disant en termes absolus que l'usufruit est éteint, il est inadmissible qu'ils aient raisonné en prenant pour point de départ une doctrine qui conduirait à le faire revivre dans tous les cas.

344. D'un autre côté, est-ce à dire que ces jurisconsultes aient entendu présenter sur ce sujet une théorie absolument contraire à celle de Paul? Pour moi, si j'osais à mon tour hasarder une conjecture, je répondrais que peut-être il est possible de concilier leurs textes en considérant, non l'intention de celui qui démolit le navire, mais les circonstances dans lesquelles cette démolition se produit. Ainsi nous savons, par exemple, que Paul raisonnait dans l'hypothèse d'une démolition volontaire : *Si navem dominus dissolvit.* C'est en vue de cette supposition, qu'il attribue à l'intention future du propriétaire la puissance de faire revivre l'ancien navire dans le nouveau ou de constituer un bâtiment différent. Quant à Sabinus et Ulpien, au contraire, rien n'indique que ce point de vue les ait préoccupés. Ils parlent d'un navire démembré, sans dire par qui, quand, ni comment : *Nave dissolutâ.* Or, serait-ce forcer

leur pensée, que de supposer qu'ils ont eu en vue un navire démoli par un cas fortuit, tel qu'un naufrage, un échonement ou toute autre force majeure?

Si l'on admet cette idée, la conciliation devient facile et naturelle. Dans l'hypothèse de Paul, le démembrement du navire étant l'œuvre de la volonté du propriétaire, on conçoit que cette volonté puisse exercer son influence sur les faits qui sont la conséquence du premier. Au contraire, dans le cas prévu par Sabinus et Ulpien, la démolition se produisant fortuitement, on n'a point à consulter l'intention qui y a présidé. C'est le fait seul qu'il faut prendre pour point de départ. Or, ce fait ayant détruit la chose sur laquelle portait l'usufruit, la conclusion de ces deux jurisconsultes n'est plus que l'application des principes du droit commun.

La conséquence de tous ces développements, c'est que pour avoir la théorie complète du droit romain sur la question posée, il convient de faire plusieurs distinctions. D'abord, il faut distinguer le cas de démolition involontaire et celui de démolition volontaire.

Dans le premier, l'extinction de la chose est définitive; tous les droits qui la grèvent cessent d'exister; et si, plus tard, les débris du navire sont employés à une construction du même genre, c'est un bâtiment nouveau qui se produit; il n'a rien de commun avec l'ancien.

Dans le second cas, il faudrait faire une sous-distinction.

Ou bien le propriétaire a démoli son navire avec l'intention de le reconstruire, et alors c'est le même navire qui reparaît après la reconstruction. ***Restituta navis nova non videtur, sed antiqua*** (1).

Ou bien, au contraire, la démolition a eu lieu avec l'intention d'employer les matériaux à un autre usage, et alors, quand même un changement de volonté les ferait

(1) Stypmanus, loc. cit., n° 127.

servir de nouveau à la construction d'un bâtiment, l'ancien navire n'aurait pas moins cessé d'exister pour toujours. Il aurait reçu de la volonté du propriétaire un coup dont rien ne saurait le relever, et les droits qui le grevaient seraient à jamais éteints.

345. Mais c'est assez nous occuper de la législation ancienne, et nous sommes désormais en mesure d'aborder la question au point de vue du droit moderne. Les diverses solutions qui viennent d'être indiquées devraient-elles y être admises?

Pour ma part, l'affirmative ne me semble pas douteuse en ce qui touche l'hypothèse de destruction fortuite du navire. Je n'hésite pas à penser que, dans ce cas, l'opinion de Sabinus et d'Ulpien serait encore aujourd'hui suivie : c'est à dire que si, le navire étant brisé par une tempête ou un naufrage, on parvenait cependant à construire un autre bâtiment avec les débris recueillis, ce bâtiment serait complétement distinct du navire perdu et ne serait point affecté aux droits qui grevaient ce dernier.

Mais, dans l'hypothèse d'une démolition volontaire suivie d'une reconstruction, je verrais une difficulté plus grande à admettre les distinctions de Paul fondées sur l'intention de celui qui démolit le navire. Je n'ignore pas sans doute tout ce que l'on peut trouver d'ingénieux dans l'ordre des raisonnements abstraits pour colorer ces distinctions. On a parlé, par exemple, de la puissance de la volonté humaine et de l'influence de ses desseins sur l'identité et la diversité des choses. On l'a montrée frappant, en quelque sorte, le navire démembré, d'une atteinte mortelle (*interitus aliquis*), en décidant que ses fragments recevraient un autre emploi (1); ou continuant fictivement

(1) Interitus enim aliquis perpetuâ destinatione alterius usus, navi ita dissolutâ, allatus est ex mente dissolventis. (Stypmanus, loc. cit., nos 129 et 130.)

son existence, en décidant qu'ils serviraient à le reconstruire (1).

Néanmoins, je persiste à penser que la pratique, à laquelle, en définitive, il faut bien songer, s'accommoderait mal d'une solution qui n'aurait pour point d'appui que l'intention plus ou moins bien établie d'une partie intéressée. Avec la facilité qu'on lui accorde de changer de résolution sans modifier la situation que lui a faite sa pensée originaire, tout propriétaire qui fera démolir son navire, même avec l'intention secrète de le faire reconstruire, ne manquera pas d'annoncer hautement son dessein de convertir les matériaux à un autre usage. Puis, quand il aura ainsi, par une *direction d'intention*, éteint les droits dont le bâtiment peut se trouver grevé du chef d'un tiers, il poursuivra ouvertement et impunément le but réel, mais caché, de sa combinaison. Je ne crois point, je l'avoue, qu'il soit convenable de laisser à la fraude de telles facilités. Le véritable élément de décision, à mes yeux, ce sont les faits plutôt que les intentions non suivies d'effet. Voici un navire qui est démoli par celui qui vient de l'acheter. Eh bien ! de deux choses l'une : ou les matériaux sont employés à construire un bâtiment de mer, ou ils reçoivent une autre destination. Dans ce dernier cas, il est incontestable que les droits dont le navire était grevé sont éteints ; ils le sont depuis la perte de la chose. Mais dans la première hypothèse, vainement ce propriétaire dira-t-il que son intention secrète était d'employer les matériaux à une autre destination. Il faut lui répondre que cette intention n'était pas définitivement arrêtée, puisqu'il ne l'a pas réalisée ; et, en conséquence, nous déciderons que le droit de suite continue de subsister sur le navire reconstruit.

346. Je n'ai parlé jusqu'ici que de la perte matérielle de la chose ; mais ce n'est pas la seule qui produise l'extinc-

(1) Stypmanus, loc. cit., n° 127.

tion du droit de suite. Cette extinction peut encore résulter d'une perte purement légale, c'est à dire d'une perte qui ne fait que rompre les droits dont le navire est l'objet, en le laissant subsister lui-même.

Tel est le cas de prise par l'ennemi.

C'est, en effet, comme j'ai déjà eu l'occasion de l'exprimer (1), un principe constant du droit des gens qu'une chose prise sur un ennemi devient la propriété de celui qui s'en empare. « Selon ce droit, dit Grotius, tous ceux « qui font la guerre dans les formes, acquièrent la pro- « priété de ce qu'ils ont pris à l'ennemi, et cela sans règle « ni mesure ; en sorte que toutes les autres nations doivent « les maintenir en possession de ces sortes de choses, eux « et ceux qui les tiennent d'eux, à quelque titre que ce « soit. On peut appeler cela un droit de propriété, eu « égard aux effets extérieurs dont il est accompagné (2). »

Il est vrai pourtant que ce principe a parfois reçu quelques atteintes. C'est ainsi que Louis XIII, par une déclaration du 22 septembre 1638, a décidé que les marchandises prises sur les Français ne pourraient être apportées ni vendues dans un port français, à peine de confiscation. Cette entrave avait pour but de protéger les marchands français, *« desquels nous voulons avoir un soin tout particulier »*, disait le roi, en fermant un débouché aux capteurs. Mais il faut ajouter que cette déclaration, tout à fait spéciale aux marchandises, n'a jamais été considérée comme applicable aux navires eux-mêmes. La question, plusieurs fois soulevée dans l'ancien droit, a toujours été résolue en ce sens (3).

(1) Suprà, t. 1, nº 269.

(2) Du Droit de la Paix et de la Guerre, liv. 3, ch. 6, § 2, nº 1, trad. de Barbeyrac. Junge, les nombreuses autorités sacrées et profanes citées par l'auteur et son traducteur. — Casaregis, disc. 24, nº 1.

(3) Emérigon, Ass., ch., 12, sect. 27, § 2, p. 518.

Ainsi donc, les navires restent sous l'empire du principe qui considère les choses prises par l'ennemi comme lui appartenant légitimement. Dès lors, il est incontestable que le droit de suite dont ils sont grevés au profit des créanciers se trouve éteint en même temps que la propriété elle-même. Non pas, sans doute, qu'il y ait entre ces deux droits une connexité telle que l'un ne puisse exister sans l'autre. Loin de là : le droit de suite ne prend souvent naissance qu'à raison de ce que le débiteur a perdu sa propriété en la transmettant à un autre. Mais ici, ne tenant le navire que de sa victoire, et non de la volonté du propriétaire, le capteur n'est point obligé de respecter les engagements de ce dernier. Par conséquent, le droit de suite n'ayant à son service aucune action pour se faire reconnaître, doit être considéré comme perdu. « *Rem amisisse videtur, qui adversus nullum ejus persequendæ actionem habet* (1). »

347. Mais il ne faut pas perdre de vue que ces conséquences sont subordonnées à deux conditions importantes : la première est que la prise soit légitime; la seconde est qu'elle soit consommée.

Une prise est légitime lorsqu'elle a été faite selon le droit de la guerre, deux mots qui semblent jurer de se trouver ensemble, et qui prouvent du moins la puissance de la justice, puisqu'elle a su faire entendre et respecter sa voix sur un théâtre où la force semble devoir régner en souveraine. Quant aux règles qui composent ce droit de la guerre, on comprend que leur énumération et leur examen ne seraient point à leur place ici. Je me bornerai donc à dire qu'elles dérivent d'une double source, savoir : l'intérêt et la sûreté des parties belligérantes, qui leur font un devoir de se protéger contre tous les genres d'attaques, et une triste nécessité de ruiner les ressources qui peuvent alimenter leur force et leur résistance respectives; en second lieu, le res-

(1) L. 14, § 1, Dig., De verb. signif.

pect des principes imprescriptibles du droit social, de ces principes qui sont les assises de l'état de société dans lequel vivent les hommes, et dont l'oubli ferait de la guerre un retour à l'état sauvage. A raison de cette double origine, on comprend que les lois de la guerre peuvent se diviser en deux grandes catégories : les unes, primordiales, substantielles, immuables; les autres, arbitraires, conventionnelles et variables. Les premières sont celles dont on trouve la théorie et le tableau dans les ouvrages des publicistes, et particulièrement dans le livre profond que le jurisconsulte hollandais Grotius a consacré à cette matière. Les secondes sont les applications particulières que chaque grande guerre fait naître et que l'on trouve dans les Codes des peuples qui les édictent (1).

Ainsi donc, lorsqu'un navire ennemi est capturé, le cas est soumis à la juridiction des prises qui apprécie, d'après les règles dont je viens de parler, la légitimité de la capture. Si la prise est déclarée illégitime, le navire est rendu à son propriétaire; et, par suite, les droits des créanciers sur le bâtiment contiuuent de subsister comme par le passé.

348. La seconde condition que j'ai indiquée, c'est que la prise soit consommée; sans quoi, elle serait considérée comme n'ayant jamais eu lieu et ne produirait aucun effet, soit au respect du propriétaire du navire, soit à l'égard du droit de suite.

Disons quelques mots de cette condition importante.

Une prise est consommée, dans l'acception la plus large,

(1) En France, les prises ont donné lieu à un très-grand nombre de règlements de ce genre. Les principaux sont : 1° le tit. 9 du livre 3 de l'ord. de 1681, qui résume les règlements antérieurs à cette époque et dont les dispositions ont été maintenues en vigueur par le décret du 14 février 1793 (art. 8); 2° l'arrêté du gouvernement du 2 prairial an XI, qui présente le résumé des lois édictées sur cette matière depuis 1681.

lorsque la chose qui en fait l'objet se trouve si sûrement possédée par l'ennemi, que tout espoir de la recouvrer par la force est devenu chimérique. C'est en ce sens que Grotius a dit : « Selon la convention des peuples, on est censé « avoir pris une chose par droit de guerre, lorsqu'on s'en « est rendu maître de telle manière que l'ennemi à qui on « l'a enlevée doive vraisemblablement avoir perdu l'espé- « rance de la recouvrer, ou, pour me servir de l'expres- « sion du jurisconsulte Pomponius, sur un sujet appro- « chant (1), que cette chose soit à couvert de la poursuite « de l'ennemi (2). »

349. Mais, d'un autre côté, on sent combien il est difficile de préciser le moment exact où celui qui est victime d'une capture perd l'espérance de la recouvrer, ou bien jusqu'à quel point la chose est à couvert de ses poursuites. Tout ceci ne peut reposer que sur des présomptions. Or, quels sont les faits susceptibles d'engendrer cette présomption ?

Sur cette question, le droit des gens a eu ses variations. C'est du moins ce que Grotius nous apprend encore en ces termes : « De ce que nous venons d'établir, on peut ti- « rer cette conséquence, que les vaisseaux et autres choses « dont on s'empare sur mer ne sont censées prises, que « quand on les a menées dans quelque port ou quelque « havre de notre dépendance, ou bien dans l'endroit de la « mer où se tient une flotte entière que l'on y a envoyée ; « car ce n'est qu'alors que l'ennemi commence à désespé- « rer de les recouvrer. *Mais par le nouveau droit des gens*, « établi entre les peuples d'Europe, il suffit que ces sortes « de choses aient été pendant vingt-quatre heures au « pouvoir de celui qui les a prises sur l'ennemi (3). »

(1) Dans la loi 44, Dig., De acq. rer. domin., en parlant des choses ravies par des animaux sauvages.

(2) Liv. 3, ch. 6, § 3, n° 1; trad. de Barbeyrac, t. 2, p. 203.

(3) Liv. 3, ch. 6, § 3, n° 3.

A quoi j'ajouterai que la dernière affirmation de l'illustre publiciste n'est peut-être point aussi généralement exacte qu'il semble l'indiquer. Dans notre législation, du moins, il est vrai de dire que la possession de la chose par l'ennemi, pendant l'espace de vingt-quatre heures, n'est pas toujours suffisante pour faire considérer la prise comme définitivement consommée. Il y a là-dessus plusieurs distinctions à faire.

Ainsi, le principe énoncé par Grotius est incontestable, lorsqu'il y a *recousse* par des corsaires (1), c'est à dire lorsque le navire pris par l'ennemi est repris sur lui par la force des armes (2). C'est une règle introduite en faveur de ceux qui font la course et pour les encourager à courre sus à l'ennemi (3).

350. Mais il n'en est pas de même lorsque c'est par une circonstance accidentelle, telle que abandon de l'ennemi, tempête ou autre cas fortuit, que le navire revient en la possession des Français; car ce n'est pas alors la détention pendant vingt-quatre heures qui sert à apprécier la légimité de la prise, c'est son entrée dans un port ennemi. En d'autres termes, si ce navire rentre dans la main de nos nationaux avant d'avoir été conduit dans un port ennemi, il n'appartient point à celui qui le trouve en mer et le ramène, comme il lui appartiendrait si la prise eût été consommée, parce qu'alors il serait considéré comme bâtiment ennemi; il doit être rendu au propriétaire qui le réclame dans l'an et jour, quoiqu'il ait été plus de vingt-quatre heures entre les mains des capteurs (4).

(1) Cette expression, qui se prend quelquefois dans le sens de pirate, est ici employee dans son acception legale, c'est à dire pour désigner des armateurs autorisés par le gouvernement à faire la course.

(2) Ord. 1681, Des prises, art. 8. Arrêté du 2 prairial an XI, art. 54.

(3) Valin, sur l'art. 8, tit. Des prises, t. 2, p. 256.

(4) Ord. 1681, Des prises, art. 9. Arr. 2 prairial an XI, art. 55.

351. Enfin, même en cas de recousse, il y a diverses circonstances dans lesquelles le bâtiment, quoique resté plus de vingt-quatre heures en la possession de l'ennemi, n'est cependant point considéré comme lui appartenant et comme définitivement perdu pour son propriétaire.

Tel est d'abord le cas où la reprise est faite par un bâtiment de l'Etat. Cette exception, fondée sur le devoir qui incombe à l'Etat de mettre en sûreté et défendre les biens de ses sujets, et par conséquent de les leur faire recouvrer lorsqu'ils les ont perdus par la force (1), était déjà admise dans la pratique sous l'empire de l'ancienne législation (2). Elle a été consacrée en termes exprès par l'arrêté du 2 prairial an XI, dont l'article 54 porte : « Lorsque la reprise sera faite par un bâtiment de l'Etat, *elle sera restituée aux propriétaires*, mais sous la condition qu'ils payeront aux équipages repreneurs le trentième de la valeur de la reprise, si elle a été faite avant les vingt-quatre heures, et le dixième si la reprise a eu lieu après les vingt-quatre heures. »

352. En second lieu, la durée de la possession de l'ennemi est encore sans influence sur la consommation de la prise, lorsque le navire est recous par son propre équipage. Dans ce cas, on peut dire que la prise n'a point été consommée, en ce sens que le navire continue de demeurer la propriété de celui à qui il appartenait avant la capture. La raison de décider est ici la même que la précédente : c'est que le devoir de l'équipage étant de conserver, de défendre, et par conséquent de recouvrer le navire, l'accomplissement de ces obligations ne peut altérer dans

(1) Puffendorf, Traité du droit de la nature et des gens, liv. 8, ch. 6, § 22.

(2) Valin, Tr. des prises, ch. 6, sect. 1, n° 8. Emérigon, Assur., ch. 12, sect. 23, § 2 et 3.

son essence le droit du propriétaire envers qui elles ont été prises (1). L'équipage a seulement droit à une indemnité comme rémunération de son périlleux labeur.

353. En dernier lieu, il en est encore ainsi lorsque la recousse a eu lieu sur des pirates, c'est à dire sur des gens courant la mer, sans commission spéciale d'aucune puissance (2). Dans cette hypothèse, le navire, quoique repris seulement après une détention de vingt-quatre heures par les capteurs, ne cesse point d'appartenir à son propriétaire. En conséquence, il doit lui être rendu, à la charge par lui de payer le tiers de la valeur du bâtiment et des marchandises, pour frais de recousse (3). Ceci est fondé sur ce que les pirates sont considérés, non comme des ennemis ordinaires, mais comme l'ennemi commun du genre humain : « *Pirata non est perduellium numero definitus, sed communis hostis omnium* (4). » Pour mieux dire, ce sont des voleurs (5), des brigands (6), des fléaux (7). Ils sont hors la loi (8). En conséquence, ils n'acquièrent jamais la propriété de ce qu'ils prennent : « *A piratis aut latronibus capti, liberi permanent* (9); » et le propriétaire légi-

(1) Valin, sur l'Ord., tit. Des prises, art 8. Emérigon, Assur., ch. 12, sect. 25. Ce dernier auteur cite quelques applications remarquables et intéressantes de ce principe.

(2) Ord. 1681, Des prises, art. 10. Arr. du 2 prairial an XI, art. 51. « Hostes, disait la loi romaine, hi sunt qui nobis, aut quibus nos publicè bellum decrevimus; cæteri, latrones aut prædones. » (L. 118, Dig., De verb. signif.)

(3) Ord. 1681, tit. Des prises, art. 10. Arr. du 2 prairial an XI, art. 56.

(4) Cicéron, De off., liv. 3, ch. 29.

(5) L. 7, Dig., De incend., ruinâ, naufr.

(6) Ibid., l. 3, § 1; Junge, l. 3 et 5, Cod., tit. de Naucleris.

(7) Stypmanus, 4e part., ch. 18, no 94.

(8) Vinnius, ad Peck., p. 370, note (d).

(9) L. 19, § 2, Dig., De capt. et postl.; Emérigon, Ass., ch. 12, sect. 28, § 5.

time, qui recouvre sa chose, est censé ne l'avoir jamais perdue (1).

354. Revenons au droit de suite. En somme, on voit comment et à quelles conditions la prise peut réagir sur son existence. Tant qu'elle n'est point définitive aux yeux du droit des gens, le navire capturé qui vient à échapper aux mains du capteur, soit par l'emploi de la force, soit même par une circonstance accidentelle, continue d'appartenir à son propriétaire, absolument comme si la prise n'eût pas eu lieu, et le droit de suite lui-même n'éprouve aucune atteinte. Que si, au contraire, la prise est consommée, le navire appartient au capteur. S'il vient à lui être enlevé, il devient la propriété de celui qui le lui reprend. S'il le perd par cas fortuit ou par tempête, il appartient comme épave à celui qui le trouve (2). Dans les deux hypothèses, le droit de suite se trouve éteint par la perte légale de la chose sur laquelle il reposait.

355. Telles sont les distinctions fondées sur l'état du droit des gens au moment de la publication du Code de commerce. Je n'ai point cru devoir les passer sous silence, parce qu'il est possible que ces lois de la guerre soient encore longtemps en vigueur, malgré les généreux efforts tentés pour les adoucir. Néanmoins, je ne dois point non plus omettre de rappeler que, si les vues de la diplomatie contemporaine venaient à se réaliser complétement, les résultats qui viennent d'être exposés pourraient se trouver, en fait, gravement modifiés. Voici pourquoi.

Je montrais tout à l'heure, en indiquant les effets de la recousse, la différence qui existe entre celle qui est accom-

(1) Dig., Eod. tit., l. 24 et 27.

(2) Valin, sur l'art. 9 de l'Ord., tit. Des prises. — On remarquera cependant que Valin emploie le mot d'épave, même pour le cas où la prise n'était pas consommée. En cela, il se trompe. (Emerigon, Ass., ch. 12, sect. 21.)

plie par des corsaires, c'est à dire des armateurs privés autorisés à faire la course, et celle qui est faite par les vaisseaux de l'Etat. Je disais que, dans le premier cas, la recousse opérée après les vingt-quatre heures, attribuait la propriété du navire à celui qui le reprenait, tandis que, dans la dernière hypothèse, il demeurait, sauf indemnité de reprise, la propriété de celui à qui il appartenait.

Or, personne n'ignore que par déclaration du 16 avril 1856, les puissances signataires du traité de Paris, qui a mis fin à la guerre de Crimée, sont demeurées d'accord d'introduire dans le droit international plusieurs maximes nouvelles et fécondes parmi lesquelles on rencontre celle-ci : *« La course est et demeure abolie. »* On sait de plus que ce principe, adopté et consacré par les plénipotentiaires des grandes puissances représentées au congrès de Paris, a obtenu, depuis, l'adhésion de la presque totalité des Etats de l'Europe et de l'Amérique (1). En sorte que, à l'égard de ces Etats, on peut considérer ce progrès comme définitivement acquis au droit public moderne.

Il résulte de là que, désormais, toutes les fois qu'il y aurait recousse, elle ne pourrait se produire que par l'intermédiaire des vaisseaux de l'Etat; et par conséquent, jamais la prise, lorsqu'elle sera suivie d'une reprise, ne donnera lieu ni à la perte de la propriété, ni à l'extinction du droit de suite.

Malheureusement, cette généreuse pensée n'a point obtenu l'assentiment universel. Ainsi, l'Espagne a refusé d'y accéder (2); le Mexique a suivi son exemple (3); et les Etats-Unis ont subordonné leur adhésion à une condition qui n'a point été accueillie (4). C'est là ce qui maintient en vi-

(1) Rapport à l'Empereur, par M. Valewski, ministre des affaires etrangeres. (*Moniteur* du 14 juillet 1858.)

(2) Ibid.

(3) Ibid.

(4) Voy. la note suivante.

gueur, au moins à l'égard de ces puissances, les anciennes distinctions du droit des gens sur les effets de la recousse.

Malgré ces divergences, il y a plaisir à enregistrer ces résolutions qui sont à l'honneur de la civilisation. Telles qu'elles sont, elles ne peuvent que diminuer les désastres de la guerre au profit de la propriété privée, et c'est déjà un bon résultat. Espérons donc que le monde entier finira par s'y rallier, jusqu'à ce qu'une conquête plus large, dont l'idée s'est déjà fait jour, vienne compléter et couronner la déclaration du 16 avril 1856 (1).

356. Au nombre des pertes légales qui font évanouir le droit de suite, il faut encore mentionner la confiscation. Toutefois, ceci exige quelques explications, à raison de ce que le texte de la loi n'a pas indiqué peut-être avec toute la précision désirable les effets de ce genre d'expropriation.

On sait que la charte constitutionnelle de 1814 (2), puis celle de 1830 (3), en faisant disparaître de notre législation criminelle la confiscation générale des biens du condamné, ont laissé subsister la confiscation spéciale, prononcée par les lois particulières, à l'égard des objets qui ont servi à commettre, soit les délits, soit les contraventions qu'elles ont pour but de réprimer. Ce point de droit, un moment contesté, ne fait plus de doute aujourd'hui (4). Par suite, les navires peuvent être frappés de confiscation, toutes les fois qu'elle est prononcée par les lois spéciales qui les concernent. C'est ce qui arrivera, par exemple, dans le cas où

(1) Voici ce qu'on lit, en effet, dans le rapport ministériel dont je parlais aux notes précédentes : « Les Etats-Unis seraient prêts, « de leur côté, à accorder leur adhésion, s'il était ajouté à l'énoncé « de l'abolition de la course que la propriété privée des sujets ou « citoyens des nations belligérantes serait exempte de saisie sur « mer de la part des marines militaires respectives. »

(2) Art. 66.

(3) Art. 57.

(4) Cass., 22 déc 1822. (S. Dev., coll. nouv., t. 7. 1. 31 et la note.) Junge, Chauveau et Hélie, théor. du C. pen., 2e édit. t. 1,, p. 213.

ils naviguent sans congé (1), dans le cas où ils auront servi de véhicule à des marchandises prohibées (2) ou d'instrument à la traite des nègres (3).

Aucune difficulté ne peut donc s'élever, en principe, sur la possibilité d'une confiscation d'un navire. Mais la question est de savoir si, malgré cette confiscation prononcée contre celui qui venait de se rendre acquéreur du bâtiment, les créanciers du vendeur seront, ou non, admis à exercer leur droit de suite sur la chose confisquée.

Dans le sens de l'affirmative, on pourrait dire : Sous l'empire de la confiscation générale, les droits des créanciers du condamné étaient toujours respectés (4). Quelques coutumes contenaient même des dispositions expresses à cet égard (5); et, en tous cas, on peut citer, comme étant le dernier état de la législation, l'art. 38 du Code pénal de 1810.

A la vérité, la législation actuelle qui, en abolissant la confiscation générale, a maintenu la confiscation spéciale, ne contient point les mêmes réserves en faveur des créanciers; mais elle ne dit point non plus expressément que la mesure devra s'exercer au préjudice de leurs droits. Elle garde le silence sur ce point délicat, et c'est alors d'après son esprit et ses tendances qu'il le faut résoudre. Or, à cet égard, peut-il y avoir un moment d'hésitation? Quand on voit le législateur effacer de nos codes une mesure que les progrès de la civilisation avaient rendue odieuse, et restreindre la confiscation dans ses plus étroites limites, est-il possible que, sous ce régime

(1) Loi du 27 vendémiaire an II, art. 5.

(2) L. 22 août 1791, tit. 5, art. 1; 4 germinal an II, tit. 2, art. 10; 28 avril 1816, art. 41.

(3) L. 15 avril 1818, art. 1; 4 mars 1831, art. 5. — Cass., 23 mai 1822. (S. D., coll. nouv., t. 7. 1. 248.)

(4) Jousse, Just. crim., 1re part., tit. 3, n° 201.

(5) Notamment la Cout. de Normandie, art. 143.

adouci, les créanciers soient dépouillés des garanties qui les protégeaient lorsque la législation déployait toutes ses rigueurs contre les biens des coupables?

D'ailleurs, pourrait-on ajouter, on comprendrait encore que la confiscation pût s'excercer au mépris des droits des créanciers, lorsqu'elle est prononcée contre leur débiteur lui-même. Mais dans l'hypothèse qui nous occupe, telle n'est pas la situation. Les créanciers ne le sont pas du coupable; ils le sont de la chose elle-même, qui ne peut passer dans les mains du fisc que grevée de leur droit : *res transit cum onere*. De sorte que, soit qu'on consulte l'esprit général de la législation criminelle, soit qu'on s'en tienne aux principes ordinaires de la législation civile, on se trouverait conduit à cette conséquence, que la confiscation spéciale du navire, la seule qui puisse être prononcée aujourd'hui, n'entraînerait pas la perte du droit de suite qui appartient aux créanciers du vendeur.

Tel est le raisonnement des créanciers; et il faut reconnaître qu'il s'élève en leur faveur une certaine sympathie qui ferait presque désirer qu'il fût juste. Cependant, je crois plus exact de dire qu'il ne devrait pas être suivi.

D'abord, je ne suis point touché de l'argument tiré des dispositions de l'ancienne législation dans le cas de confiscation générale. Il est parfaitement vrai que les droits des créanciers étaient alors expressément sauvegardés (1); mais il ne faut pas oublier non plus que cette protection dérivait du caractère légal de la confiscation générale, tandis que celui de la confiscation spéciale y répugne.

Quel était, en effet, le caractère légal de la confiscation générale? Elle en a eu deux : tantôt elle a été considérée comme une déshérence, tantôt comme une réparation. Dans l'ancien droit, par exemple, où la confiscation générale était l'accessoire de la mort naturelle ou civile (2),

(1) La regle n'etait cependant pas sans exception. V. Jousse, loc. cit., nº 202.

(2) Ibid., nº 481.

le condamné, exclu des bienfaits de la société dont il avait violé les lois fondamentales, était considéré comme mourant sans héritiers naturels et ses biens revenaient au fisc par droit de déshérence. En conséquence, on comprend que l'Etat, qui n'était qu'un successeur aux biens (1), devait être tenu de toutes les charges légitimes de la succession.

Sous le Code de 1810, la confiscation générale était envisagée sous un autre point de vue. Elle était prononcée alors comme condamnation principale (2) contre certains crimes qui causent à la société un grave préjudice, et à titre de réparation de ce dommage qu'il serait souvent impossible de mesurer avec précision (3). Eh bien! dans cette hypothèse encore, on conçoit que l'Etat ait été obligé de respecter des droits certains et acquis, et que le crime commis, en le rendant créancier du condamné, n'ait pas été la source d'un privilége absolu contre les autres créanciers.

Mais ce double caractère est-il celui de la confiscation spéciale qui subsiste seule aujourd'hui? Nullement. Cette confiscation n'est ni une déshérence (ce qui est évident), ni même une réparation : c'est *une peine* prononcée contre le coupable à qui l'on enlève l'instrument de son délit.

(1) Jousse, loc. cit., n° 201.

(2) Art. 37.

(3) C'est ce qu'avait très-bien expliqué Target en ces termes :

« Il y a des attentats qui ont pour but ou le renversement de la constitution de l'Etat ou du gouvernement, ou la dévastation et le pillage des propriétés, soit publiques, soit particulières, ou l'anéantissement de la confiance et de la circulation du commerce par l'altération des espèces, par la fabrication ou l'introduction de la fausse monnaie ou des autres signes publics des échanges. Les pertes de l'Etat, dans ces cas, peuvent être immenses; elles sont vagues et inappréciables. C'est alors qu'à titre de dommages et intérêts, il est juste et nécessaire qu'elles soient réparées par la confiscation générale des biens du condamné. » (Observ. sur le projet de Code criminel, Locré, t. 29, p. 26.)

Telle est la qualification qu'elle a reçue de la loi elle-même (1). Dès lors, comment admettre que l'application d'une peine pourra dépendre de ce que le coupable a ou n'a pas de créanciers, ou de ce que des tiers peuvent ou non exercer des droits sur l'instrument du délit? Evidemment de telles distinctions seraient insoutenables. C'est aux tiers à veiller sur leurs intérêts et à exercer leurs droits sans attendre que leur débiteur soit devenu un malfaiteur. Tant pis pour eux s'ils ne l'ont point fait. L'art. 11 du Code pénal, qui domine toute cette matière des confiscations spéciales, fait une part au droit de propriété des tiers : c'est lorsqu'il porte sur le corps du délit. Mais le législateur indique, par cela même, que ce droit serait impuissant pour faire obstacle à la confiscation à l'égard de l'instrument du délit (2). A plus forte raison, doit-il en être de même lorsque les tiers ne peuvent invoquer qu'un simple droit de gage. L'intérêt public domine ici l'intérêt des particuliers. D'autant, je le répète, qu'ils pouvaient exercer leur droit plus tôt et que leur négligence est en partie la cause du préjudice qu'ils éprouvent.

357. Je passe maintenant à un autre moyen d'extinction que je trouve spécialement indiqué par notre article. C'est *la vente en justice* faite dans les formes établies par le titre suivant, qui porte pour rubrique : *De la saisie et vente des navires.*

358. D'abord, quelles sont les ventes qui rentrent dans cette catégorie? Telle est la première question à résoudre.

Aucun doute évidemment ne peut se produire à l'occasion de la vente qui intervient à la suite d'une saisie, car c'est spécialement pour cette hypothèse que le titre suivant a

(1) C. pen., art. 11 et 464. Junge, Chauveau et Helie, t. 1, p. 213.

(2) Cass., 13 déc. 1810. (Rep. de Merlin, v°, Confiscation, § 3.) Chauveau et Helie, t. 1, p. 215.

été édicté, et les termes précis de l'art. 197 viennent encore confirmer ce premier aperçu.

D'ailleurs, la vente sur saisie a toujours eu, dans notre droit, la vertu de purger les charges dont la chose était grevée. « *Le décret nettoie toutes hypothèques*, » disait Loysel (1). On en saisit la raison. Ces sortes de ventes se font avec éclat et publicité. Les créanciers sont parfaitement avertis de ce qui se passe; c'est à eux à prendre leurs précautions pour assurer leur payement sur le prix du navire. Mais s'ils persistent à demeurer inconnus, leur négligence ne peut préjudicier à l'acquéreur (2).

A ces raisons générales, il faut encore en joindre une qui est particulière au droit maritime. Celui qui achète par la voie judiciaire doit payer son prix sur-le-champ (3). Il n'est pas maître d'attendre que les créanciers se soient révélés pour payer en leurs mains. Il doit donc être mis à l'abri contre leurs réclamations. Autrement, la vente en justice, au lieu d'offrir la sécurité qui attire les acheteurs, ne serait qu'un piége dont ils s'éloigneraient avec empressement. C'est pourquoi, d'après notre article, l'acquéreur en justice reçoit le navire franc et libre de toutes charges.

359. Mais s'il est incontestable que la vente sur saisie ait la puissance d'éteindre le droit de suite, cette vente est-elle la seule qui produise cette extinction ?

C'est ce qu'ont soutenu quelques auteurs (4). Ils se fondent sur les expressions littérales du texte qui nous occupe. L'art. 193, disent-ils, ne reconnaît pour ventes en justice purgeant le droit des créanciers, que celles qui sont faites dans les formes du titre suivant; or, les formes indiquées

(1) Inst. cout., liv. 6, tit. 5, § 15.

(2) Junge, M. Troplong, Priv. et Hyp., n° 905.

(3) Infrà, art. 209 C. com.

(4) Sanfourche-Laporte et Boucher, nouv. Valin, p. 19. Dageville, t. 2, p. 12.

par ce titre sont uniquement celles de la vente après saisie ; donc aucune autre vente ne satisfait aux conditions de l'art. 193.

J'avoue cependant que, malgré sa rigueur apparente, ce raisonnement ne me paraît point exact. Il est vrai qu'il ne fait que reproduire les dispositions de l'ordonnance de la marine qui maintenait le droit de suite sur les navires après toute vente, « si ce n'est qu'ils aient été *vendus par décret* (1). » Mais aussi je crois pouvoir dire que cette disposition, un moment accueillie pendant l'élaboration du Code, n'a point été définitivement consacrée.

En effet, le projet primitif s'exprimait ainsi : « L'affectation cesse *s'il y a vente judiciaire* (2). » Rapprochée du texte de l'Ordonnance, cette rédaction pouvait paraître une nouveauté. Les diverses autorités consultées sur le projet s'en préoccupèrent. Que devait-on entendre par vente judiciaire? Etait-ce seulement la vente forcée et ordonnée en justice? Fallait-il lui donner un sens plus étendu (3) ?

Le résultat dernier de ces observations fut un changement de rédaction. Le projet sur lequel s'ouvrit la discussion du conseil d'Etat, avait remplacé les mots : *Vente judiciaire*, par ceux-ci: *Le décret interposé en justice dans les formes établies par le titre suivant* (4). On revenait ainsi à la théorie de l'Ordonnance. Mais le conseil d'Etat substitua : *La vente* à ces mots : *Le décret interposé;* et c'est dans ces termes que la loi est devenue définitive, comme on peut s'en assurer par la lecture de notre article.

Ainsi, deux systèmes sont en présence : l'un, qui n'at-

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 2.

(2) Art. 151. Analyse raisonnée des observations sur le projet de Code de commerce, p. 60.

(3) Voy. notamment les observ. de la cour de Caen et du trib. de Paimpol. (Observ. des trib. de com., t. 1, p. 167, et t. 2, 2e part., p. 192.)

(4) Locre, t. 18, p. 296.

tache l'extinction des charges qui grèvent le navire qu'à la vente sur saisie; l'autre, qui voudrait étendre cet effet à toutes les ventes judiciaires. Le premier était celui de l'Ordonnance; le second, celui de la commission chargée de la rédaction du projet de Code. Cependant, sur les observations qui lui sont faites, cette commission revient au premier système. Elle l'exprime énergiquement par le mot de *décret*, dont s'était servie l'Ordonnance pour rendre la même idée. Mais, à son tour, le conseil d'Etat rejette cette expression technique et restreinte; il y substitue le terme plus large de *vente* qu'il trouve dans le projet primitif. N'est-on pas fondé à en conclure qu'il a entendu par là rejeter l'opinion amendée de la commission pour se rattacher au projet dont il empruntait les expressions? S'il est vrai que les mots soient l'indice apparent des idées, il me paraît difficile que le tableau de ces corrections successives ne conduise pas nécessairement à cette conclusion.

Toutefois, il y a aussi autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue. C'est que le conseil d'Etat, en employant le mot *vente*, ne l'a pas employé seul. Il a conservé à côté de lui des expressions qui en limitent l'étendue; et s'il est exact de dire que la vente sur saisie n'est pas la seule qui éteigne le droit des créanciers sur le navire, il faut ajouter immédiatement que toutes les ventes n'ont pas cet effet. Il est indispensable, pour qu'elles puissent le produire, qu'elles satisfassent à deux conditions, savoir: 1° qu'elles soient faites en justice; 2° qu'elles soient accomplies dans les formes établies par le titre suivant. Ainsi, pas de restriction absolue aux ventes sur saisie; mais pas d'extension non plus à toute espèce de ventes: extension seulement à celles qui remplissent les conditions prescrites. Voilà le principe avec son correctif. Tel est, je crois, le moyen terme dans lequel le législateur a voulu maintenir sa disposition.

Il nous reste, pour en déterminer l'application, à rechercher quelles sont les ventes qui sont en mesure de satisfaire à la double condition dont je viens de parler.

360. Mais avant tout, si l'on veut faire cette recherche avec fruit, il faut préciser les caractères distinctifs des deux conditions imposées par la loi.

La première, comme je viens de le dire, est que la vente ait été faite en justice. Or, qu'est-ce qu'une vente faite en justice? L'étymologie nous met sur la voie. La vente faite en justice est celle qui s'accomplit sous la surveillance et surtout avec le concours et la coopération du juge : *in judicio*. C'est là son caractère distinctif. Aussi, dans les détails du titre suivant, auquel on nous renvoie, trouverons-nous cet élément particulier aux navires (1), et inconnu dans les ventes de meubles ordinaires (2). C'est donc à ce critérium qu'il faut se rattacher (3).

En second lieu, quelles sont les formes du titre suivant auxquelles le législateur a entendu attacher l'effet d'éteindre les droits des créanciers sur le navire? Je crois que le doute n'est guère possible à ce sujet. Ce sont les formalités de publicité indiquées dans les art. 202, 203, 204, 205, 206 et 207 du Code de commerce. C'est cette publicité même qui avertit les créanciers et les interpelle de faire valoir leur droit. Au surplus, si l'on veut prendre la peine de parcourir tout le titre de la saisie et vente des navires, on se convaincra facilement que les articles qui viennent d'être cités sont les seuls qui concernent la vente. Tous les autres sont relatifs, soit à la saisie qui précède la vente, soit aux divers incidents qui l'entravent, soit à la distribution

(1) Infrà, art. 197, 204, 205, 206 et 207.

(2) Excepté cependant lorsqu'il s'agit de rentes. Voy. C. de proc. civ., art. 636 et suiv.

(3) Junge, C. de com. espagnol, art. 600. — Arg. d'un arrêt de rejet du 12 mars 1833. (Dalloz, 33. 1. 180.)

qui la suit. En un mot, pour ce qui est de la vente elle-même, les formes selon lesquelles elle doit être faite sont renfermées dans les six articles que je viens d'indiquer. D'où suit que ces formes constituent la seconde condition à laquelle doit satisfaire la vente en justice pour éteindre immédiatement les droits des créanciers sur le navire.

361. Voyons donc maintenant quelles sont les ventes qui remplissent cette double condition.

Il est tout d'abord évident qu'il faut mettre hors de concours la vente purement volontaire, car ce n'est pas une vente en justice. Supposez, en effet, qu'un propriétaire veuille vendre son navire. Il pourra, s'il le juge convenable, suivre dans tous leurs détails les formes établies par les art. 202 et suiv. du C. de commerce; mais il y a une chose qu'il ne pourra pas leur emprunter : c'est le ministère du juge; car le juge ne peut pas se mettre en action au gré d'un désir individuel; il ne procède qu'en vertu de la loi. C'est à dire qu'il manquera précisément à cette vente l'élément essentiel pour qu'elle devienne une vente en justice. Quel que soit le luxe de publicité dont on l'environne, elle restera une vente volontaire; et nous verrons bientôt, dans notre article même, les formalités qui doivent alors être remplies pour que le navire soit purgé des droits qui le grèvent.

Mais à côté des ventes forcées et des ventes purement volontaires, se trouve, comme on sait, une classe intermédiaire de ventes qui s'effectuent dans des conditions à part. Ce sont celles qui ont pour objet les navires dépendant d'une succession bénéficiaire (1) ou d'une succession vacante (2); les navires appartenant à des incapables (3); ceux qui dépendent d'une faillite, lorsque le juge-com-

(1) Art. 805, C. Nap.; et art. 945 et 986 comb. du C. de pr. civ.

(2) Art. 945 et 1000 C. pr. civ.

(3) Art. 452 C. Nap.

missaire a décidé qu'elle aurait lieu aux enchères publiques (1).

Ces diverses ventes, en effet, ne sont pas forcées, si l'on ne veut entendre par là que les ventes directement poursuivies par des créanciers saisissants; mais elles ne sont pas non plus purement volontaires. Elles sont commandées par la loi; le propriétaire n'est pas maître de s'y refuser; ou du moins, il ne le ferait pas impunément. En un mot, ce sont des ventes obligatoires.

Or, il est vrai que le Code de commerce n'a point déterminé d'une manière précise la forme dans laquelle elles devraient être faites, lorsqu'elles auraient un navire pour objet; mais je crois que si l'on veut se pénétrer de l'esprit de la loi, on arrivera facilement à conclure qu'elles ne peuvent être accomplies valablement que selon les formes prescrites pour la vente des navires saisis. C'est un point que je me réserve de démontrer lorsque j'expliquerai les art. 202 et suivants. En tous cas, s'il était permis de dire qu'à défaut de texte formel, la nullité de la vente ne pourrait être prononcée par le seul motif que ces formes spéciales n'auraient pas été respectées, toujours est-il que leur emploi serait au moins facultatif. En conséquence, lorsqu'on s'y serait soumis, la vente aurait pour effet d'éteindre le droit des créanciers, car elle renfermerait les deux conditions requises par notre article, savoir : le ministère du juge et la publicité.

Que dire maintenant de la licitation entre majeurs? Il faut distinguer : si les majeurs ne sont pas d'accord; s'il faut vaincre la résistance de l'un deux par l'intervention judiciaire, la loi ordonne la licitation (2). Nous rentrons alors dans le cas précédent. En vain dirait-on que les majeurs maîtres de leurs droits sont libres de se dispenser de

(1) Art. 486 C. com.

(2) Art. 945 C. pr. civ.

toute formalité. Cela n'est vrai que des majeurs qui sont d'accord (1); et, dans l'hypothèse, ils ne le sont pas. Dans le cas contraire, la licitation serait toute volontaire. La formalité des enchères ou de la publicité ne saurait en modifier le caractère. Elle rentrerait dans la catégorie des ventes volontaires dont je vais m'occuper dans un instant.

362. Ainsi, en résumé, lorsque le navire a été vendu sur saisie, ou, dans les circonstances qui viennent d'être indiquées, par vente en justice selon les formes du titre suivant, la vente a pour effet immédiat d'éteindre tous les droits, privilégiés ou autres, auxquels le navire était affecté. Que l'acquéreur l'ait ou non fait naviguer à ses risques, il n'importe : cette condition n'est requise, comme nous le verrons bientôt, qu'en cas de vente purement volontaire (2).

Au reste, il ne faudrait pas croire que les créanciers soient entièrement désarmés par ce résultat. D'une part, en effet, leur créance subsiste; et d'un autre côté, rien ne leur est plus facile que de la faire passer tout entière, avec les priviléges qu'elle entraîne, sur le prix du navire. Il leur suffit pour cela de former opposition dans les trois jours de l'adjudication (3).

Il est vrai que M. Boulay-Paty semble leur faire une position moins bonne. Selon cet auteur, les priviléges seraient absolument éteints par l'adjudication. De sorte qu'en formant opposition dans les délais de l'article 212, les créanciers auraient seulement le droit de prendre part aux deniers par voie de contribution, mais sans aucune préférence entre eux (4). C'est une erreur manifeste. En décla-

(1) Art. 952 C. proc. civ.

(2) Junge, Valin, sur l'art. 2, liv. 2, tit. 10 de l'Ord., t. 1, p. 603.

(3) Infrà, art. 212.

(4) Droit marit., t. 1, p. 160. C'est aussi ce que pense M. Delaporte, t. 1, p. 385.

rant les priviléges éteints par la vente en justice, notre article ne parle que des priviléges sur le navire, et non des priviléges sur le prix. Ceux-ci, au contraire, lorsqu'ils ont été maintenus par une opposition opportune, doivent être respectés dans la distribution. C'est au surplus la disposition formelle de l'article 214 du Code de commerce (1). En transcrivant littéralement (2) le texte d'un passage de Valin, M. Boulay-Paty ne s'est pas aperçu qu'il appliquait aux créanciers régulièrement opposants, ce que le célèbre commentateur de l'Ordonnance disait des créanciers qui n'avaient point formé opposition en temps utile, c'est à dire dans les trois jours de l'adjudication (3).

363. Après avoir traité des ventes faites en justice dans des conditions normales, c'est à dire avec l'emploi des formes prescrites par le titre suivant, je crois devoir dire quelques mots de certaines ventes faites avec moins de solennité et qui cependant, quant à l'extinction du droit de suite, me paraissent devoir produire les mêmes effets. Je veux parler des ventes faites par l'autorité administrative, lorsque l'urgence et la gravité des circonstances l'oblige à se substituer au propriétaire pour opérer l'aliénation du bâtiment.

Voici un exemple de ces sortes de ventes.

Lorsqu'un navire est trouvé en pleine mer, le sauveteur qui l'amène au port a droit à une récompense fixée par la loi au tiers des objets sauvés. Cet émolument doit lui être délivré sur-le-champ. Quant aux deux autres tiers, ils continuent d'appartenir au propriétaire (4).

Pour l'exercice et la conservation de ces droits respectifs,

(1) Voy. infrà, sur cet art.

(2) Trop litteralement, car M. Boulay-Paty nous parle, sous le Code de commerce, *du décret d'un navire!* (Ibid., p. 159.)

(3) V. Valin, liv. 1, tit. 14, art. 14, t. 1, p. 360.

(4) Suprà, t. 1, n° 248.

le sauveteur doit, dans les vingt-quatre heures, faire la déclaration de son sauvetage au bureau de l'inscription maritime (1); puis, en l'absence du propriétaire, l'administration de la marine doit se saisir de la chose entière pour en faire la délivrance à qui de droit (2). A cet effet, elle est souvent obligée de vendre le navire. Cette vente se fait administrativement, sans le concours de l'autorité judiciaire exigé par le titre suivant; et cependant, je crois qu'elle a pour conséquence d'éteindre immédiatement le droit de suite des créanciers du propriétaire.

La raison que j'en donnerai est que l'administration de la marine agit ici, non-seulement pour le compte personnel du propriétaire, mais en réalité pour le compte de tous ceux qui peuvent, à un titre quelconque, exercer des droits sur le navire. Elle est une autorité neutre qui intervient pour la conservation de tous les intérêts. Dès là que les ayants droit ne se présentent pas pour se protéger eux-mêmes, ils sont censés abdiquer en ses mains. Ce sont eux qui sont censés vendre par son intermédiaire; et, par conséquent, il y a de leur part renonciation implicite à demander à l'adjudicataire autre chose que le payement de son prix.

J'ajoute, comme je le disais tout à l'heure pour les ventes judiciaires, que l'administration de la marine ne peut pas accorder de délais de payement; elle ne peut pas suivre la foi de l'adjudicataire; il faut qu'elle vende au comptant. Or, comprendrait-on un acquéreur obligé de payer son prix immédiatement, et restant néanmoins exposé au droit de suite des créanciers de l'ancien propriétaire?

Au surplus, comme cela se présente encore dans le cas de vente en justice, ces créanciers ont un moyen de sauver

(1) Arg. des art. 19 et 20 de l'ord. de 1681, tit. Des naufrages. Junge, M. Beaussant, t. 2, nº 671.

(2) M. Beaussant, loc. cit.

leur créance sans recourir contre l'adjudicataire : c'est de faire oppositiou dans les mains de l'administration, sur la portion de prix qui revient à leur débiteur après le payemeut du sauvetage.

D'un autre côté, on conçoit que la solution que je propose ici ne serait plus applicable, si la vente, au lieu d'être faite par l'autorité maritime, l'était par le propriétaire lui-même, après qu'il se serait fait, de concert avec les sauveteurs, remettre le navire sauvé. Il n'y aurait plus alors qu'une vente volontaire soumise aux dispositions dont je vais, dans un instant, aborder l'examen. Dans ce cas, d'ailleurs, la situation des acquéreurs serait loin d'être la même. Ils seraient obligés, sans doute, de payer sur-le-champ le tiers revenant aux sauveteurs ; c'est une charge qui ne manquerait pas de leur être imposée. Mais aussi, elle serait pour eux sans inconvénient, puisque ces créanciers ont un privilége qui passe avant tous les autres (1). Quant aux deux tiers du prix revenant au propriétaire, rien ne les empêcherait de les retenir jusqu'à ce que tous les droits réels qui peuvent grever le navire fussent purgés. Ceci ne pourrait contrarier que le vendeur, parce qu'il peut y avoir pour lui urgence à recevoir un payement immédiat; mais il n'y en a pas à ce qu'il l'obtienne au préjudice de ses créanciers légitimes.

364. J'arrive enfin aux moyens d'extinction du droit de suite dans l'hypothèse de l'aliénation du navire par vente purement volontaire.

C'est à coup sûr la partie la plus importante de l'art. 193. Il ne s'agit de rien moins, en effet, que d'assurer l'exercice et, en même temps, de poser les limites du droit de suite. Il s'agit de résoudre le double problème qui consiste à donner tout ensemble appui aux créanciers et sécurité aux acheteurs ; à protéger les uns pour faire entrer largement

(1) Suprà, t. 1, n° 248.

les navires dans le mouvement des transactions; et à soutenir les autres pour stimuler la confiance des prêteurs et assurer les sages développements du crédit maritime.

Voyons comment la loi a tenu la balance entre ces puissants intérêts.

D'après notre article, le droit de suite qui appartient aux créanciers du vendeur se trouve éteint, dans le cas de vente volontaire, par la réunion de trois circonstances, savoir :

1° Que le navire ait fait, après la vente, un voyage en mer;

2° Que ce voyage ait eu lieu sous le nom et aux risques de l'acquéreur ;

3° Enfin, que ce voyage se soit terminé sans opposition de la part des créanciers.

Tout ceci se résume, comme on voit, à deux idées. La première, c'est que pour affranchir son navire des droits qui le grèvent, l'acquéreur doit faire connaître son acquisition par des actes ostensibles ; la seconde, c'est que pour conserver leur droit, les créanciers doivent le faire sortir de l'obscurité dans laquelle il s'était jusque-là maintenu, et le faire apparaître au grand jour.

Or, les créances qui grèvent le navire étant inconnues, une interpellation individuelle était impossible, et il fallait y suppléer par une sorte d'interpellation collective. En conséquence, la loi prescrit certaines conditions de publicité destinées à rendre la vente notoire, et, à défaut par les créanciers de profiter de cette mise en demeure pour manifester leurs droits, ils sont censés renoncer à l'exercer sur le navire. Voilà, en peu de mots, la théorie sur laquelle repose notre article.

Au reste, il est presque superflu de faire remarquer que ce système rencontre dans le droit commun des analogies dont l'esprit est immédiatement frappé. Je pourrais, par exemple, rappeler, à cet égard, les dispositions de la loi hypothécaire qui déclaraient éteinte toute hypothèque qui

n'avait point été inscrite dans la quinzaine de la transcription du contrat de vente (1). Je pourrais rappeler surtout la situation régie par les art. 2194 et suiv. du C. Nap., d'après lesquels l'hypothèque légale demeure éteinte, si elle n'a point été inscrite dans les deux mois qui suivent la notification faite aux créanciers intéressés. A la place de la transcription ou du dépôt au greffe, mettez un voyage en mer aux risques de l'acquéreur ; à la place de l'inscription, qui est le mode de publicité de l'hypothèque, mettez l'opposition des créanciers, et voyez si ce n'est pas au fond la même combinaison.

Mais une difficulté qui reste particulière au droit maritime, c'est la détermination exacte des faits qui constituent pour le créancier une mise en demeure de manifester son droit; et pour quiconque est accoutumé à la précision rigoureuse des dispositions du droit civil au sujet de la purge des hypothèques, ce n'est pas un médiocre étonnement que de se trouver, à l'occasion de l'extinction du droit de suite sur les navires, en présence des termes vagues, incertains, équivoques du Code de commerce. Essayons toutefois, à l'aide des enseignements de la doctrine, de dissiper ces fâcheuses obscurités.

365. La première condition requise, c'est que le navire ait fait un voyage en mer. Nous verrons sous l'art. 194, qui s'en occupe exclusivement, en quoi consiste cette nécessité. C'est pourquoi je ne fais ici que la rappeler en passant.

366. Toutefois, il y a une observation que je ferai dès à présent au sujet de cette disposition de l'art. 193. C'est que le mode qu'elle indique à l'acquéreur, pour éteindre le droit des créanciers de son vendeur, présente un inconvénient qu'avait très-bien aperçu le tribunal d'appel

(1) Arg. de l'art. 834 C. pr. civ. Je ne cite cette disposition, aujourd'hui abrogée (l. 23 mars 1855, art. 5), que comme analogie de combinaison.

d'Ajaccio. « Bien souvent, disait ce tribunal dans ses ob-
« servations sur le projet de Code, les réparations à faire,
« le mauvais temps ou une force majeure quelconque,
« obligent un navire à rester longtemps dans le port où il
« a été acheté : il convient donc de fixer un terme pour
« soustraire l'acheteur à toute incertitude (1). » En conséquence, on proposait de décider que si le voyage prescrit par notre article n'avait pu avoir lieu, le bâtiment cesserait d'être affecté aux dettes du vendeur, trois mois après le jour de la vente (2).

Il est certainement regrettable que le principe de cet amendement n'ait point été accueilli par le législateur, sauf à exiger de l'acquéreur des diligences plus directes et plus sérieuses qu'un simple délai de trois mois. On eût pu, par exemple, l'obliger à faire afficher son acquisition à la Bourse ; à la faire publier par la voie des journaux, ou de toute autre manière propre à la porter à la connaissance des tiers. En un mot, des formalités diverses auraient pu lui être imposées. Mais au moins, et à charge de s'y soumettre, l'acquéreur eût eu le moyen de purger sa propriété dans tous les cas; tandis qu'avec les combinaisons adoptées, il ne le peut faire immédiatement qu'autant que son navire est en état de prendre la mer. Il en résulte que, pendant un temps plus ou moins long, le payement du prix se trouve nécessairement arrêté, au grand préjudice du vendeur qui peut en avoir besoin, et des transactions commerciales qui exigent un prompt règlement.

367. La seconde condition, c'est que ce voyage s'accomplisse *sous le nom et aux risques de l'acquéreur*. Voilà particulièrement le siége des difficultés dont je parlais il n'y a qu'un instant.

On est à peu près d'accord, en effet, sur le sens général

(1) Obs. des trib. sur le projet de C. de com., t. 1, p. 474.
(2) Ibid.

de cette disposition. Elle signifie, à n'en pas douter, que l'acquéreur doit manifester sa prise de possession par des faits extérieurs et matériels, par des formalités réelles et sensibles, afin de provoquer l'attention des créanciers. Mais quels sont ces faits? C'est là ce qui soulève une très-grave question, éludée par la plupart des auteurs qui se sont occupés du droit maritime (1). M. Cauvet, avocat à Narbonne, est même, à ma connaissance, le seul écrivain qui ait cru devoir en faire l'objet d'une étude sérieuse (2).

368. Selon cet auteur, la loi ne s'est pas expliquée sur ces faits. Elle n'a indiqué aucun mode exclusif et déterminé de publicité. Et ce qui le prouve mieux que tous les raisonnements, c'est la difficulté même qu'ont éprouvée ceux qui prétendent le contraire, lorsqu'ils ont voulu préciser les faits d'où résulterait cette publicité. Ainsi, les uns la font dépendre de la mention de la vente sur l'acte de francisation du navire; les autres veulent une transcription au greffe du tribunal de commerce; ceux-ci exigent que le congé indique le nom de l'acquéreur; ceux-là soutiennent que cette mention n'est pas utile. *Tot capita, tot sensus.* La conclusion de tout ceci, c'est que la loi n'a accordé à aucun de ces faits la vertu exclusive d'imprimer à la vente les caractères de publicité qui lui sont nécessaires. Dès lors, à défaut de règle précise, le juge appréciera d'après les circonstances. Ainsi, la mention sur l'acte de francisation sera une présomption de publicité, mais une simple présomption admise ou rejetée, selon les cas. A l'inverse, une assurance faite par le nouvel acquéreur, des traités

(1) MM. Pardessus, t. 3, n° 950; Boulay-Paty, t. 1, p. 159; Delvincourt, t. 1, p. 128, se bornent à transcrire la formule même dont se sert la loi. Il est vrai que d'après M. Pont (Priv. et Hyp. n° 98) l'art. 193 s'explique de lui-même. C'est aller un peu vite et un peu loin.

(2) Dissertation insérée dans la Revue de Législation et de Jurisprudence, t. 3, de 1849, p. 273 et suiv.

pour approvisionnements ou réparations, des emprunts contractés, des procès soutenus, pourront, même en l'absence de transcription en douane, être considérés comme suffisants pour faire courir contre les créanciers le délai de l'opposition.

369. Tel est le système de M. Cauvet (1). Il a, je le reconnais, pour appui apparent, le texte même de notre article, dont les termes indécis semblent se prêter à toute espèce de théorie. Néanmoins, est-il admissible? J'avoue que je ne le pense pas. Je le considère, pour ma part, comme essentiellement contraire, et à l'esprit véritable de la loi, et à l'intérêt même du commerce maritime qu'il a le désir de protéger par des règles souples et commodes.

Ai-je besoin de faire remarquer, en effet, combien il y a de périls à livrer ainsi l'acquéreur d'un navire aux hasards d'une interprétation judiciaire? Non pas certes que le juge n'apporte dans ces questions l'effort ordinaire de sa conscience et de ses lumières; mais, obligé d'apprécier des faits, il jugera différemment suivant leurs diversités. Ce qui suffira pour purger dans un cas ne suffira pas dans l'autre. Une circonstance accessoire de plus ou de moins pourra libérer le navire ou le maintenir grevé.

Et puis, quelle position on fait à l'acquéreur. Comment! on suspend sur sa tête un droit de suite menaçant, et lorsqu'il demande le moyen d'écarter ce danger d'éviction, on lui répond: Faites ce que vous voudrez; on appréciera! Mais quoi! si, plus tard, on ne trouve pas ce qu'il a fait suffisant, il sera donc encore, après plusieurs voyages et plusieurs années, exposé aux poursuites des créanciers!!

Ne voit-on pas où cela mène? — Je vais le dire. D'abord, même dans le cas où il n'y aura pas d'opposition après le

(1) C'est aussi la conclusion de M. Alauzet: « Dans le silence de « la loi, dit cet auteur, il faut bien admettre que les juges auront « à cet egard un pouvoir illimité d'appréciation. » (T. 3, p. 24.)

voyage accompli, jamais un acquéreur ne consentira à payer son prix sans y être contraint par un jugement : premier procès.

Cet acquéreur, d'ailleurs, aura beau s'évertuer, il n'y aura pas un créancier déchu qui ne soutienne que l'on n'a pas assez fait pour porter la vente à sa connaissance : deuxième procès. Le résultat le plus clair de ces incertitudes sera d'éloigner des navires et les prêteurs et les acheteurs également effrayés de pareilles embûches.

Si tel était le système de la loi, il serait détestable. Il faudrait le changer. Mais j'ose croire qu'il n'est pas tel. Il me semble, au contraire, qu'en étudiant soigneusement la formule dont s'est servi le législateur, il n'est pas impossible d'en démêler le sens exact.

370. Cette formule nous vient en droite ligne de l'ordonnance de la marine de 1681 (1). Elle paraissait alors simple et naturelle (2). C'est pourquoi l'on n'a guère pris la peine de l'expliquer dans les commentaires. Pourtant, Valin en a dit assez pour qu'on ne soit pas livré aux conjectures sur le sens qu'il y attachait.

« Pour purger les dettes de son vendeur, nous dit-il, il « fallait nécessairement qu'il (l'acquéreur) fit faire un « voyage au navire sous son nom et à ses risques; qu'à « cette fin, *il déclarât par un acte au greffe de l'amirauté* « *que le navire lui appartenait*, *comme l'ayant acquis;* et « qu'en conséquence, *il prît les expéditions du navire sous* « *son nom* (3). »

Ainsi, pour mettre le navire sous son nom et à ses risques, l'acquéreur avait deux conditions à remplir :

1° La déclaration de propriété;

2° La réquisition des expéditions du navire sous son nom.

(1) L. 2, tit. 10, art. 2.

(2) Valin, t. 1, p. 603.

(3) Sur l'art. 3, liv. 2, tit. 10 de l'Ord., t. 1, p. 611.

Voilà la doctrine de Valin. Elle est plusieurs fois reproduite dans son commentaire (1). Aussi je m'étonne de ne pas la voir plus exactement présentée dans la dissertation de M. Cauvet.

371. Je remarque, par exemple, que cet auteur ne dit pas un mot de la réquisition des expéditions sous le nom de l'acquéreur. Cette condition lui serait-elle restée inaperçue? J'aurais peine à le comprendre, car Valin a toujours eu soin de la réunir à la première; et même il a eu l'occasion d'indiquer quelque part que cette circonstance avait à ses yeux une notoriété plus grande encore que la déclaration de propriété au greffe de l'amirauté (2).

Quant à cette déclaration elle-même, M. Cauvet la mentionne, il est vrai; mais elle est devenue sous sa plume le prétexte d'une grave accusation contre Valin. M. Cauvet prétend, ni plus ni moins, que Valin, à l'étroit dans le texte de l'Ordonnance, a inventé cette condition qu'il impose à l'acquéreur. Il n'a pas interprété, il a créé (3).

Au demeurant, cela importerait peu, — M. Cauvet en convient (4), — si malgré le cachet individuel de son origine, la pensée de Valin avait été adoptée par le Code. Cependant, je ne puis m'empêcher de dire qu'ici la création est tout entière du côté de la critique. La déclaration de propriété au greffe de l'amirauté, loin d'avoir été imaginée par Valin, était imposée aux acquéreurs de navires, et dans les termes les plus précis, par la législation maritime de l'époque (5).

(1) Junge, t. 1, p. 405 et 606.

(2) T. 1, p. 606.

(3) Rev. de Lég., loc. cit., p. 284 et 293.

(4) Ibid., p. 284.

(5) Règlem. de Strasbourg du 24 oct. 1681, art. 4. Règl. du 1er mars 1716, art. 11. Ord. du 18 janvier 1717. Junge, suprà, introd., t. 1, p. 48.

Ces divers documents sont, il est vrai, postérieurs à l'Ordon-

Quoi qu'il en soit, je le répète, il n'était douteux pour personne, sous le régime de l'Ordonnance, qu'au moyen de cette formalité, suivie de la prise des expéditions sous son nom, l'acquéreur donnait à son contrat la publicité nécessaire pour arriver à éteindre les dettes de son vendeur.

372. Cette révélation n'est-elle pas déjà suffisante pour éclairer d'un jour non équivoque le texte qu'il s'agit d'interpréter? Mais suivons encore un moment cette théorie dans les diverses manifestations qu'elle a successivement reçues.

Nous sommes en 1802. L'amirauté n'est plus. Ses attributions sont dispersées. Ce sont d'abord les tribunaux de commerce, héritiers de son pouvoir judicaire (1), puis bientôt l'administration des douanes, héritière de sa surveillance politique, qui ont reçu la mission d'enregistrer les actes translatifs de la propriété des navires (2). Cependant, l'ordonnance continue de régir les transactions commerciales, et son empire ne cessera qu'au 1er janvier 1808, devant l'autorité du Code de commerce. Par conséquent, l'art. 2 du tit. 10 du liv. 2, qui exige un voyage sous le nom et aux risques de l'acquéreur pour éteindre l'affectation du navire aux dettes du vendeur, est toujours en pleine vigueur. Or, comment cette prescription est-elle comprise, après les bouleversements qui ont assailli une partie de la législation maritime? Comment est-elle appliquée?

nance; mais il est permis de croire que la formalité qu'ils consacrent législativement existait dans la pratique avant leur apparition. On peut en trouver l'indice dans un article de l'Ordonnance, qui prescrit au greffier de l'amirauté de tenir un registre pour « *l'enregistrement des titres de ceux qui prétendent quelques droits sur les navires.* » (Liv. 1, tit. 4, art. 7.) Adde Valin, sur cet art., t. 1, p. 179.

(1) Suprà, introd., t. 1, p. 50.

(2) Ibid., p. 54.

Sur ce point, je l'avoue, les renseignements positifs ne sont pas nombreux; car dans cette période tourmentée, les esprits absorbés par les innovations fondamentales qui régénéraient notre législation tout entière, se sont peu occupés de ces détails. Toutefois, la pratique suivie à ce sujet eut une occasion naturelle de se produire dans l'élaboration du Code de commerce et l'on en retrouve çà et là des traces significatives. Je n'en citerai qu'un exemple.

Le projet primitif du Code de commerce semblait, par les termes de sa rédaction, proscrire les ventes de navires par actes sous seing privé (1). Aussitôt, les autorités diverses consultées par le gouvernement de se récrier. Toutes repoussaient la nécessité d'un acte public : les unes, comme une charge onéreuse pour le commerce maritime; les autres, comme une entrave inutile. Qu'importe, disait-on dans ce dernier système, que la vente soit faite par acte public ou privé? Si l'on veut assurer l'authenticité des ventes volontaires, ne suffit-il pas que la vente soit inscrite aux bureaux des douanes « *qui ont en cette partie* « *l'attribution des amirautés* (2)? » D'ailleurs, l'acquéreur ne peut éteindre les dettes du vendeur qu'en faisant faire un voyage au navire, et conséquemment « *en levant des* « *expéditions en son nom* (3). »

En un mot, c'étaient précisément les conditions indiquées par Valin pour l'extinction des dettes du vendeur, qu'on mettait en avant pour montrer que les ventes sous seing privé elles-mêmes étaient entourées de publicité. Sauf la substitution des douanes à l'amirauté, la même interprétation s'était conservée dans les traditions de la pratique commerciale.

(1) Art. 151 du projet. Anal. rais. des obs., p. 60.

(2) Observ. du trib. de com. de Rouen. (Obs. des trib. sur le projet de Code de com., t. 2, 2e part., p. 343.)

(3) Observ. du trib. de com. du Havre. (Ibid., t. 2, 1re part., p. 452.)

373. Ainsi donc, je crois qu'il ne peut plus être contesté désormais que, dans l'ancien droit, l'acquéreur qui voulait se mettre à l'abri contre les créanciers de son vendeur, était tenu de faire enregistrer son contrat au greffe de l'amirauté et de requérir sous son nom les expéditions nécessaires au voyage qu'il devait faire accomplir à son navire. Il est également, je pense, hors de toute controverse, que cette double nécessité lui était encore imposée au moment où le gouvernemeut a demandé aux tribunaux et aux chambres de commerce de France le concours de leurs lumières et de leur expérience pour la confection du Code de commerce. Pour nier ces vérités, il faudrait déchirer le livre célèbre que nous a laissé Valin et renoncer à comprendre les arguments présentés par les tribunaux de Rouen et du Havre pour repousser, à l'égard des bâtiments de mer, la nécessité absolue des ventes authentiques.

Or, ceci nous conduit au Code de commerce : car nous apercevons ainsi sous quels auspices il s'est élaboré.

En effet, c'est au sein de ces idées régnantes, accréditées dans le commerce, et le livre de Valin sous les yeux, que le législateur nous apparaît, adoptant en propres termes la formule même dont s'était servie l'ordonnance de 1681. Vous trouvez cette formule vague, obscure, ambiguë? Je le veux pour un moment. Mais la réflexion ne nous montre-t-elle pas avec certitude que le législateur l'a importée dans son œuvre avec sa signification connue, éprouvée, fixée par la doctrine antérieure et les opinions contemporaines? N'est-il pas évident qu'en adoptant les mêmes mots, on n'a pas voulu dire autre chose que ce qu'ils signifiaient pour tout le monde depuis des siècles? L'identité des formules n'entraîne-t-elle pas nécessairement l'ideutité du sens?

Dira-t-on cependant que les formalités par lesquelles Valin proposait de faire passer dans l'application la disposition de l'Ordonnance sont des formalités inconnues de nos jours? Vaine objection. Ces formes extérieures ont



péri, cela est vrai; mais d'autres ont surgi à leur place. Or, c'est un principe incontestable que, le fond du droit restant intact, les formalités nouvellement établies se trouvent en quelque sorte subrogées aux anciennes et doivent remplir leur fonction. La pratique ne s'y était pas trompée dans l'intervalle qui a séparé l'abrogation partielle de l'Ordonnance de son abrogation totale.

Répétons donc, encore une fois, que le législateur en adoptant le texte même de l'Ordonnance a voulu consacrer les mêmes règles; et, en tirant cette conséquence, nous restons dans la voie véritable de l'interprétation. *Si de interpretatione legis quæratur, in primis inspiciendum est quo jure civitas retro in ejusmodi casibus usa fuisset : optima enim est legum interpres consuetudo* (1).

374. Néanmoins, puisque cette solution a été vivement contestée, je veux encore aller plus loin. Je consens à laisser de côté pour un moment ces arguments qui me paraissent décisifs et à ne demander ma démonstration qu'au texte seul de l'article 193.

Voyons. On parle d'imposer à l'acquéreur la double obligation de déclarer publiquement sa propriété et de lever en son nom les expéditions du voyage. Pourquoi cela? Est-ce une exigence capricieuse? une invention arbitraire de Valin, comme le prétend M. Cauvet? C'est ce qu'il faut examiner avec les textes.

Pour que le navire soit libéré du droit des créanciers du vendeur, notre article veut qu'il fasse un voyage. Est-ce un voyage tel quel? Non; c'est un voyage aux risques et sous le nom de l'acquéreur.

Aux risques de l'acquéreur! Qu'est-ce à dire?

Cela signifie-t-il que, si le navire périt, il périra pour l'acquéreur? Ce serait une disposition bien oiseuse; d'abord, parce qu'il est évident que, si l'acquéreur est propriétaire, il doit supporter la perte de la chose. Nul besoin d'un texte

(1) L. 37, Dig., De legib.

spécial pour rappeler cette banalité. La règle *res perit domino* n'est-elle pas là ?

Et puis, ensuite, qu'importe aux créanciers que le navire périsse pour celui-ci ou pour celui-là, s'ils n'en sont pas avertis ? Dans ce système, un acte sous seing privé non enregistré suffirait parfaitement, car il mettrait le navire aux risques de l'acquéreur. Ce n'est donc pas là ce que peut vouloir dire une disposition qui a pour but d'interpeller les tiers et de les mettre en demeure de conserver leur droit par une opposition.

Or, si les risques dont parle le texte ne sont pas ceux dont s'occupe le droit commun, il faut nécessairement que ce soient ceux qui résultent de la législation spéciale aux navires. Il n'y a pas de milieu. Eh bien ! ces risques particuliers sont précisément ceux qui dérivent de la qualité de propriétaire acceptée vis à vis de l'Etat, qui a la haute police de la navigation. L'acquéreur se trouve par là personnellement soumis à toutes les mesures politiques ou administratives qui concernent la propriété des navires. Il en a les bénéfices, et il en court publiquement les risques. En même temps, son droit devient apparent. Il interpelle ouvertement ceux qui ont intérêt à le connaître. C'est pourquoi l'on a vu là un premier pas de fait vers l'affranchissement du navire, que la loi nous présente comme le résultat et la récompense de la publicité donnée à l'acquisition.

375. Mais ce n'est pas tout. Le texte de l'art. 193 exige que le navire voyage non-seulement aux risques, mais encore *sous le nom* de l'acquéreur.

Or, que signifient ces mots ?

Cela veut-il dire que l'acquéreur est tenu d'organiser l'expédition comme armateur, c'est à dire dans son propre intérêt ? C'est là ce qu'on semble penser puisqu'on cherche l'exécution de cet article dans les achats faits pour l'armement et l'équipement. Mais n'est-ce pas limiter bien faci-

lement l'exercice du droit de propriété au profit du droit de suite? A ce compte, un acquéreur ne pourra donc pas, sous peine de rester exposé aux conséquences du droit de suite, louer son navire à un affréteur qu'il chargera de l'armer et de l'équiper. De quel droit cependant exigera-t-on de lui une participation intéressée au voyage, lorsque la loi ne demande que son nom?

Alors, une autre réflexion se présente. En mettant le navire à ses risques par une déclaration publique de propriété, l'acquéreur l'a nécessairement mis sous son nom. Dès lors, ne peut-on pas dire que ces deux prescriptions n'en forment en réalité qu'une seule? N'est-ce pas la même idée exprimée par une redondance inutile? On pourrait le penser à première vue; mais un moment d'examen suffit pour écarter cette interprétation.

Elle se comprendrait, en effet, s'il s'agissait d'un navire séjournant dans le port; car, dans ce cas, la même formalité le placerait à la fois aux risques et sous le nom de l'acquéreur. Mais ne perdons pas de vue qu'il s'agit ici d'un navire qui voyage. Or, un navire peut être sous le nom d'une personne et voyager sous le nom d'une autre. Ainsi, pour ne pas sortir de l'hypothèse prévue par notre article, je fais la supposition suivante: Guillaume est propriétaire d'un navire; il se dispose à le faire naviguer. Dans ce but, il requiert les expéditions indispensables pour sortir du port. Puis, après les avoir obtenues, il vend son bâtiment. L'acquéreur fait transcrire son contrat en douane et met ainsi le navire à ses risques. Néanmoins, il le laisse partir avec les expéditions requises par Guillaume. Sous le nom de qui voyage ce navire? Evidemment sous le nom du vendeur. Je demande cependant si l'on pourra dire que l'acquéreur a rempli les prescriptions de l'art. 193. Pour moi, je soutiens que non. Il a exécuté cet article en partie, en plaçant le navire à ses risques; mais il ne l'a point exécuté en faisant voyager sous son nom. En un mot, les risques et le

nom dont parle notre article ont une signification profondément distincte. A la vérité, le navire qui est aux risques d'un acquéreur *est* aussi sous son nom ; mais cela ne suffit pas. Il faut encore qu'il *voyage* sous son nom. Or, qu'est-ce qui détermine le nom sous lequel voyage un navire? La réquisition des expéditions et rien autre chose.

D'où je conclus que l'interprétation donnée par Valin au texte de l'Ordonnance, reproduit par le Code, n'était ni capricieuse ni arbitraire, mais fondée sur les termes mêmes de la loi qu'il éclairait par ses lumineux commentaires.

376. Voilà donc le principe trouvé. Il en résulte qu'un navire voyage sous le nom et aux risques de l'acquéreur : 1° lorsque l'acte de vente a été transcrit dans le dépôt public chargé de recevoir cet enregistrement; 2° lorsque l'acquéreur a requis les expéditions sous son nom. Tel est le sens de l'art. 193. Il suffit désormais pour l'appliquer sainement de substituer aux formes d'exécution de l'ancienne législation celles qui les ont remplacées dans l'économie de notre législation actuelle. Il pourra résulter de ce travail quelques modifications, quelques changements de détail. Peu importe. Ces changements, c'est le législateur qui les a voulus, puisqu'il a modifié les rouages à l'aide desquels les dispositions de la loi commerciale étaient mises en action. Mais ce qu'il a voulu avec non moins d'énergie, c'est le maintien pur et simple du principe dont ces formalités éphémères n'étaient que l'application. Sa volonté là-dessus me paraît claire, certaine, indubitable : il faut la respecter.

377. Maintenant, il nous reste à préciser les formalités que doit remplir l'acquéreur dans les termes des lois qui régissent aujourd'hui la navigation maritime. Cette recherche, d'ailleurs indispensable pour l'application du principe qui vient d'être posé, me fournira encore l'occasion de répondre aux objections de détail dont il a été l'objet. Je la diviserai en deux parties : l'une sera relative à l'enre-

gistrement de l'acte d'acquisition ; l'autre concernera les expéditions que l'acquéreur doit requérir sons son nom.

Je commence par la première.

J'ai montré que, sous l'empire de l'Ordonnance, l'acquéreur qui voulait mettre le navire à ses risques, devait faire enregistrer son contrat au greffe de l'amirauté (1). C'était ce qu'on appelait alors la déclaration de propriété (2). Or, aujourd'hui, c'est l'administration des douanes qui est, en cette partie, dépositaire des attributions de l'amirauté. C'est elle qui est chargée de recevoir les déclarations relatives aux changements survenus dans la propriété des navires. Dès lors, pour remplir le même but, l'acquéreur doit faire transcrire son contrat en douane (3).

378. A ceci, cependant, on fait deux objections.

La première consiste à dire qu'une loi des 9-13 août 1791 a prescrit l'enregistrement des actes de propriété des navires aux greffes des tribunaux de commerce ; d'où la conséquence que l'acquéreur devrait opérer sa transcription à ce greffe, et non aux bureaux de la douane.

Rien n'est moins exact. Il est évident, en effet, pour quiconque suit avec attention la série des lois successivement édictées pendant la révolution, que cet enregistrement au greffe des tribunaux de commerce a été aboli par les lois postérieures qui ont prescrit la transcription en douane (4). J'ai montré ailleurs les motifs de cet abandon d'une formalité devenue insuffisante en présence des événements politiques qui se précipitaient (5). Je n'y reviens pas. Je me bornerai à ajouter ici que le silence du Code de commerce suffirait seul aujourd'hui pour consacrer cette abrogation (6).

La seconde objection ne me paraît pas plus solide. On

(1) Suprà, n° 370.
(2) Valin, t. 1, p. 405.
(3) Suprà, n° 370. — Aix, 24 déc. 1824. (Rec. Mars., 6. 1. 1.)
(4) Junge, M. Beaussant, t. 1, n° 439.
(5) Suprà, introd., t. 1, n° 19.
(6) Junge, infrà, mes explications sur l'art. 195.

dit : La loi du 27 vendémiaire an II, qui prescrit la formalité de la transcription en douane, est une loi de police maritime ; elle a eu pour but unique d'assurer l'exécution de l'acte de navigation qui défendait aux étrangers d'être propriétaires de navires français; mais elle est complétement étrangère aux intérêts privés et aux droits des tiers. Donc, elle est sans application possible dans l'ordre du droit privé (1).

La réponse est facile. Que par elle-même la loi de l'an II ait été une mesure d'ordre public et non d'intérêt privé, c'est ce qui n'est pas douteux ; mais là n'est pas la question. Le véritable point à décider est de savoir si, dans le cas particulier, notre article ne s'est pas approprié, pour l'extinction du droit de suite, l'intervention de ces formalités édictées d'abord à un autre point de vue. Notons bien que, dans l'ancien droit lui-même, l'enregistrement au greffe de l'amirauté était aussi une mesure d'ordre public, plutôt que d'intérêt privé. Le règlement de Strasbourg du 24 octobre 1681, les lettres patentes de confirmation du 17 janvier 1703, l'ordonnance du 18 janvier 1717 ne laissent là-dessus aucun doute (2). Néanmoins, on avait pensé avec raison qu'en prescrivant pour la purge un voyage sous le nom et aux risques de l'acquéreur, l'Ordonnance avait entendu se référer à l'exécution de cette mesure. De plus, c'est le sentiment qui dominait encore, même lorsque les attributions de l'amirauté, en cette partie, eurent été confiées à l'administration des douanes; si bien que, depuis l'an II jusqu'en 1808, on exécutait le texte de l'Ordonnance demeuré en vigueur au moyen d'une transcription en douane (3). Eh bien ! c'est cette intervention des formalités de la loi de l'an II au sein des intérêts privés,

(1) M. Cauvet, Rev. de lég., loc. cit., p. 289.

(2) Voy. le texte de ces divers documents dans le comm. de Valin, t. 1, p. 565 et suiv. — Junge, ce que j'en ai dit, suprà, introd., t. 1, nº 18.

(3) Suprà, nº 372.

qu'est venu consacrer et perpétuer le Code de commerce, en adoptant textuellement la rédaction de l'Ordonnance.

379. Passons maintenant aux expéditions que l'acquéreur doit requérir sous son nom pour compléter l'exécution de l'art. 193.

Dans l'ancien droit maritime (et ceci existe également dans le droit moderne), le mot expédition avait un sens très-large et une grande variété d'acceptions. En général, il servait à désigner les actes nécessaires à la circulation des choses dont les mouvements étaient soumis à la surveillance d'une autorité quelconque, ou même à des perceptions fiscales. Dès lors on comprend que, soit à cause du bâtiment lui-même, soit à raison de sa cargaison, le départ d'un navire devait donner lieu à un grand nombre d'expéditions. Ainsi, le congé de l'amiral, sans lequel aucun vaisseau ne pouvait mettre en mer sous peine de confiscation (1), les acquits, congés, passe-ports et certifications (*sic*) délivrés par les bureaux des fermes pour constater le payement des droits qui frappaient la sortie des marchandises, étaient autant d'actes compris sous cette dénomination commune.

Mais dans le système qui nous occupe, cette expression avait un sens plus restreint. On voit, en effet, que Valin a soin d'indiquer qu'il ne s'agit que des expéditions *du navire* (2). Or, ces expéditions paraissaient alors se réduire à deux. C'étaient : 1° le congé de l'amiral ; 2° le permis, que le capitaine était tenu de prendre au bureau des fermes, de charger son navire de marchandises dont le transport était libre (3).

Telles étaient donc les expéditions que l'acquéreur devait requérir en son nom, pour faire acte ostensible de propriétaire.

(1) Ord. 1681, l. 1, tit. 10, art. 1. Valin, t. 1, p. 273.
(2) Supra, n° 370.
(3) Valin, t. 1, p. 410.

Quant à celles qui sont directement relatives aux marchandises, on comprend qu'il eût été impossible de lui imposer cette condition: car la réquisition en appartient au marchand qui fait faire le transport (1). Il est vrai que, dans la pratique, ces expéditions sont quelquefois levées par le capitaine; mais c'est en vertu d'une préposition étrangère au navire et à son propriétaire. « Telle chose, disait très-justement le Guidon de la mer, ne dépend du devoir du maître, mais du chargeur ou son facteur, en lieu desquels le maître a été commis (2). »

380. Or, si de cet ancien état de choses, nous passons aux dispositions qui régissent actuellement la police de la navigation, on aperçoit d'un coup d'œil ce qu'il faut retenir ou rejeter de la doctrine qui a servi de guide aux rédacteurs du Code.

D'une part, il est évident qu'il faut répéter encore ce que disait le Guidon de la mer, des expéditions relatives à la marchandise. Elles ne concernent pas le navire. Si elles sont requises par le capitaine, c'est comme mandataire du chargeur et non de l'armateur. Celui-ci n'en est aucunement tenu. Dès lors, il ne peut jamais être obligé de les requérir sous son nom.

D'un autre côté, nous ne connaissons plus, ni l'administration des fermes, ni le permis qu'elle délivrait de charger le navire de marchandises libres. C'est donc encore une formalité dont l'acquéreur se trouve virtuellement affranchi. Mais celle du congé a survécu aux changements dont la législation maritime a été l'objet. Elle existe aujourd'hui comme autrefois et avec la même rigueur. Elle a le même but et la même sanction (3). D'où je conclus que l'acquéreur, pour remplir l'obligation qui lui est imposée par notre article, de

(1) Cleirac, sur l'art. 10, ch. 9 du Guidon.

(2) Ch. 9, art. 9.

(3) V. suprà, introd., t. 1, n° 19.

faire voyager le navire sous son nom, est tenu de requérir sous son nom le congé sans lequel la navigation ne peut être accomplie. C'est la conséquence nécessaire des principes ci-dessus exposés.

Mais, en même temps, qu'on ne s'y méprenne pas. En présentant cette conclusion, je n'entends pas dire que l'acquéreur soit tenu de faire inscrire son nom sur le congé. Cette thèse, soutenue devant la cour d'Aix, a succombé, et c'est avec raison (1). La formule des congés est déterminée par les lois administratives. D'après ces lois, les noms des propriétaires ne doivent être transcrits sur le congé qu'autant qu'il s'agit de bâtiments inférieurs à 30 tonneaux (2); et s'il s'agit de bâtiments de 30 tonneaux et au-dessus, on doit se borner à inscrire dans le congé le numéro et la date de l'acte de francisation qui contient les noms des participants (3). Or, lorsque le propriétaire d'un navire de cette dernière catégorie demande un congé de navigation, il est bien obligé d'accepter la formule prescrite par les lois spéciales sur la matière. Il serait injuste, par conséquent, de lui imposer une formalité dont il n'est pas maître d'exiger l'exécution.

Il ne s'agit donc pas, encore une fois, d'exiger de l'acquéreur que le congé porte son nom. Ce n'était pas non plus ce que demandait Valin, dans l'ancien droit, lorsqu'il enseignait que l'acquéreur devait prendre les expéditions en son nom; car sous l'Ordonnance, comme de nos jours, la formule des congés ne contenait pas les noms des propriétaires (4). Mais Valin entendait par là que l'acquéreur devait *requérir* le congé en son nom, et nous ne demandons pas autre chose. Nous voulons que, dans tous les actes nécessités par le voyage qu'il destine à éteindre le droit de

(1) Arrêt du 24 décembre 1824. (Rec. de Mars., 6. 1. 1.)
(2) L. du 27 vendemiaire, an II, art. 4.
(3) Ibid., art. 9.
(4) Ord., liv. 1, tit. 10, art. 3.

suite, il se pose hautement et ostensiblement comme étant le propriétaire du navire. Puisqu'il prétend avoir ce titre et l'opposer aux tiers, qu'il s'en serve et le montre au grand jour. Voilà ce qu'on exige de lui.

381. Maintenant, est-ce donc une chose si difficile, un embarras si grand pour l'acquéreur, que de satisfaire à cette condition? En aucune façon. On ne lui demande en réalité que ce qui se fait tous les jours, que ce qu'il fera lui-même tant qu'il sera propriétaire; seulement, on lui demande de le faire à temps, c'est à dire avant le voyage qu'il entend opposer au droit de suite des créanciers. Au surplus, pour ne laisser là-dessus aucune équivoque, il faut bien préciser en quoi consiste cette obligation.

Tout le monde sait comment se requièrent les expéditions nécessaires à la navigation. La douane n'exige pas une demande écrite; une réquisition verbale suffit parfaitement. Mais, en même temps, il faut qu'elle soit appuyée par la représentation de toutes les pièces qui constatent l'accomplissement des diverses obligations imposées par les lois d'administration ou de police à ceux qui veulent faire naviguer, et notamment de l'acte de francisation (1).

C'est sur le vu de ces pièces et de leur contenu que la douane délivre le congé. A qui le délivre-t-elle? Evidemment à celui qui se présente à elle comme propriétaire du bâtiment; car le congé n'est pas autre chose que la sanction des lois qui régissent la propriété des navires (2). Et pour le dire en passant, quoique la formule de ce document, lorsqu'il s'agit de bâtiments de 30 tonneaux et au-dessus, ne porte pas écrit en toutes lettres le nom du propriétaire à qui il est délivré, il est cependant vrai de dire qu'elle le nomme implicitement par sa relation à l'acte de

(1) L. des 9-13 août 1791, tit. 2, art. 3.
(2) Suprà, t. 1, introd., n°s 18 et 19.

francisation. *Idem est certum esse per se, vel per relationem ad aliud certum* (1).

Dès lors, on le voit : lorsque nous demandons avec Valin que l'acquéreur qui veut faire un voyage extinctif du droit de suite soit tenu de requérir en son nom le congé de navigation, cette diligence consiste en réalité dans un seul acte : c'est de faire inscrire son acquisition sur l'acte de francisation avant la réquisition des expéditions. Par cette seule mention faite en temps opportun, c'est lui qui requiert les expéditions; c'est en vue de sa personne, de ses titres, de ses droits, qu'elles sont délivrées; en un mot, c'est à lui qu'elles le sont. Ainsi se trouvent accomplies les deux conditions de notre article. Au moyen de la transcription, le navire était à ses risques; en se présentant comme le propriétaire qui requiert les expéditions, il annonce publiquement que le voyage va se faire sous son nom (2).

En vérité, rien ne paraît plus simple. Pourtant, rien n'est plus utile pour les créanciers; car si, en droit, la transcription en douane est un acte public, on sait aussi qu'en fait elle peut n'avoir aucun retentissement. Les expéditions surtout ont de la notoriété (3), parce que c'est au moment où elle les délivre que l'administration se préoccupe de ceux qui les requièrent et veille à l'exécution des lois dont elle a la garde. C'est pourquoi les investigations faites à cette occasion peuvent avoir pour premier résultat d'ébruiter la mutation de propriété.

En tout cas, la réquisition du congé au nom de l'acquéreur, avant le voyage destiné à éteindre le droit de suite, présente encore un autre avantage : c'est d'empêcher qu'un navire disposé à prendre la mer sous le nom du débiteur ne se trouve, par une vente faite au dernier moment et tardi-

(1) Arg., l. 5, § 1, Dig., De re judic.; l. 3, Code, De sentent. quæ sine certâ quantit.

(2) Supra, n° 375.

(3) Valin, t. 1, p. 606.

vement transcrite, enlevé à l'action des intéressés. Contre cette combinaison, la mutation en douane serait elle-même un remède impuissant; mais la réquisition des expéditions sous le nom de l'acquéreur lui sert d'auxiliaire et complète la garantie des créanciers.

382. Résumons et comparons.

En dernière analyse, le système de l'art. 193, tel que je l'ai présenté, peut se traduire par ces mots : transcription en douane et réquisition du congé au nom de l'acquéreur; ou mieux encore : transcription en douane *avant* la délivrance du congé; car la seconde formalité n'est que la conséquence de la première (1). Quand il a fait cela, il a exécuté la loi. Ne justifiât-il d'aucun autre acte de propriété, il est (sauf le cas de fraude démontrée) à l'abri de toute critique. Si, au contraire, il n'a point rempli cette double formalité, rien, absolument rien, ne peut y suppléer. Voilà la base, le fondement du système.

Eh bien! me sera-t-il permis maintenant d'ajouter que cette marche me semble aussi simple, aussi sûre, que celle de M. Cauvet me paraît compliquée et incertaine. Encore une fois, nous sommes d'accord sur le but du législateur : il a voulu porter la vente à la connaissance des créanciers. Nous ne différons que sur les moyens employés pour l'atteindre. Or, qu'aurait fait le législateur dans le système que je combats?—Il aurait laissé au hasard des circonstances la manifestation d'une prise de possession qui est le premier pas vers une déchéance!

D'un autre côté, pour suppléer à son silence, on cherche à indiquer les faits qui seraient de nature à caractériser cette prise de possession, et dans ce dernier effort, la doctrine vient se briser encore contre l'inévitable caprice des événements qui peuvent déjouer ses prévisions. Ainsi, on parle de l'assurance du navire sous le nom de l'acquéreur : et si le navire n'est pas assuré? forcerez-vous donc l'acqué-

(1) Voy. n° 381. — Junge, ce que dit Valin, suprà, n° 370.

reur à s'assurer? — On parle de réparations faites au navire et commandées par son nouveau propriétaire : et si le navire n'a pas besoin de réparations? — On parle d'achats de fournitures d'armement et d'équipement pour le voyage : et si tous les approvisionnements étaient faits avant la vente, faudra-t-il les recommencer? — On parle de grands procès soutenus : et s'il n'y a pas de procès? — En un mot, à chacun des faits qu'on énumère ainsi, la même réponse viendra toujours : et si les faits ne se produisent pas? faudra-t-il qu'il s'en produise un, deux ou trois? ceux-ci ou ceux-là?

Interminables questions, mystère impénétrable devant lesquels on place un acquéreur de bonne foi en lui disant :

> Devine si tu peux et choisis si tu l'oses!

Au contraire, qu'a fait le législateur selon moi?

Il a jeté les yeux sur les diverses circonstances de la navigation; il y a distingué divers faits certains, authentiques, nécessaires, se représentant dans toute navigation, et il a dit : L'acquéreur manifestera sa prise de possession par l'accomplissement de ces faits. C'est du moins la pensée qu'on lui a prêtée dans le passé, et la loi moderne, en adoptant les mêmes dispositions, a clairement montré la volonté d'y rester fidèle. Maintenant, on reproche à ces faits de ne pas être assez publics, assez notoires; on a peut-être raison. Mais tels qu'ils sont, ils ont du moins un avantage sur tous les autres : c'est, je le répète, d'être nécessaires, de se produire infailliblement dans toute espèce de navigation, et d'offrir ainsi un cadre à la fois circonscrit et assuré aux investigations des créanciers. J'ajoute enfin (et cet argument en vaut bien un autre) que ces faits sont les seuls qui soient toujours à la disposition de l'acquéreur, lors même qu'il loue son navire à un tiers qui fait le voyage pour son compte (1), ou que l'acquisition n'a porté que sur une fraction du navire (2).

(1) Suprà, n° 373.
(2) Infrà, numéro dernier de notre article.

383. Cela dit, j'en ai fini avec les formalités directement imposées à l'acquéreur d'un navire pour éteindre le droit de suite des créanciers de son vendeur. Toutefois, lorsqu'il les a accomplies, son bâtiment n'est pas encore affranchi. Il faut de plus, pour atteindre à la libération complète, que le voyage commencé sous le nom et aux risques de l'acquéreur, se termine sans opposition de la part des créanciers. C'est la dernière condition indiquée par notre article pour la purge relative aux navires.

Je ne ferai cependant que la signaler en ce moment : car les circonstances dans lesquelles elle peut se réaliser nous apparaîtront mieux en envisageant spécialement l'art. 193 au point de vue des créanciers, à qui l'opposition est directement imposée. On s'aperçoit, en effet, que le rôle des intéressés va se trouver, en quelque sorte, interverti. Pour l'accomplissement des deux premières conditions, l'acquéreur avait le rôle actif, et les créanciers une situation purement expectante. Ici, au contraire, le rôle de l'acquéreur devient tout à fait passif, et l'initiative passe aux créanciers. Cependant, il importe également à tous de porter leur attention sur cette opposition, puisque ceux-ci ont intérêt à ce qu'elle soit régulière et le premier à ce qu'elle ne le soit pas. C'est pourquoi l'examen des précautions que les créanciers ont à prendre pour que cette troisième condition de l'extinction du droit ne s'accomplisse pas, nous révèleront en même temps les circonstances dans lesquelles elle se réalise. Pour le moment, je la considère comme acquise à l'acquéreur et j'en signale immédiatement les conséquences.

384. Du jour où les trois conditions indiquées par notre article existent simultanément, le droit de suite dont le navire était grevé se trouve anéanti. Il est éteint, pour employer les termes même de la loi. A la vérité, les créanciers du vendeur conservent leur créance contre lui,



puisque le fond des droits est réservé (1); mais la garantie spéciale qui leur avait été donnée s'est évanouie. Le navire est libre. L'acquéreur peut payer valablement son prix aux mains de son vendeur, sans avoir désormais à craindre l'action réelle des créanciers.

Peu importe d'ailleurs que le droit de suite dont le navire était chargé ait servi dans le principe à protéger des créances privilégiées ou des créances purement chirographaires. Peu importe même que la créance soit de celles que l'art. 192 oblige de rendre publiques par le dépôt des titres au greffe du tribunal de commerce, telles que les créances résultant de fournitures faites (2), ou de prêts à la grosse (3). Cette publicité ne dispense pas le créancier de la nécessité de former opposition (4); et à défaut de cette mesure conservatoire, son droit se trouverait éteint, comme celui des autres créanciers, par la réunion des trois conditions qui viennent d'être énumérées. Bien plus, il faudrait encore se prononcer en ce sens, même dans le cas où l'acquéreur aurait eu connaissance personnelle de la créance dont le navire se trouvait chargé. Il faut, pour empêcher l'extinction de son droit, que le créancier le fasse connaître légalement. Rien ne peut suppléer, sous ce rapport, aux prescriptions de la loi. *Vigilantibus, non dormientibus, jura subveniunt.*

385. Je passe maintenant au second point de vue sous lequel l'art. 193 peut être envisagé (5). En effet, on a dû remarquer qu'en expliquant, dans ce qui précède, les diverses conditions exigées pour l'extinction du droit de suite sur les navires, en cas de vente volontaire, j'ai surtout procédé à cet examen au point de vue de l'acqué-

(1) Suprà, n° 328.
(2) Suprà, t. 1, n° 313.
(3) Suprà, t. 1, n° 319.
(4) Aix, 24 déc. 1824. (Rec. de Marseille, t. 6. 1. 1.)
(5) Suprà, n° 330.

reur. J'ai principalement raisonné dans l'hypothèse où ces conditions se trouvaient accomplies dans le sens de ses intérêts. C'est pourquoi je dois maintenant m'occuper des créanciers. Il faut voir ce qu'ils peuvent faire pour conserver le droit de suite que l'acquéreur tend à leur enlever, et les conséquences de cette conservation. J'aborde donc cette seconde face de l'art. 193.

386. Le créancier qui veut conserver son droit de suite sur le navire doit former opposition. Telle est la règle qui se dégage de notre article par la voie de l'argument *a contrario*. Nous allons voir comment, quand et par qui elle doit être accomplie pour produire ses effets.

Mais, avant tout, il n'est peut-être pas sans utilité de noter que cette procédure présente, dans le droit maritime, toutes les apparences d'une innovation. L'Ordonnance, en effet, se bornait à dire que le navire restait affecté aux dettes du vendeur, « jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer « sous le nom et aux risques du nouvel acquéreur... (1). » On en avait conclu que le créancier qui voulait conserver le bénéfice de l'affectation devait manifester son droit avant qu'elle ne fût éteinte, ce qui allait de soi. Mais, de plus, la loi gardant le silence sur la forme de cette manifestation, on pensait que le créancier devait se pourvoir contre l'acquéreur par l'exercice immédiat de son action et l'introduction d'une instance (2).

D'après la loi actuelle, au contraire, il semble qu'une simple opposition serait suffisante pour sauvegarder le droit du créancier, et je n'hésite pas pour mon compte à me ranger à cette opinion qui a pour elle le texte de la loi (3). Ce système a d'ailleurs l'avantage d'être plus sim-

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 2.

(2) Valin, sur l'art. cite, t. 1, p. 604.

(3) Junge, l'art. 194, qui dit d'une maniere plus générale encore : « Sans réclamation de la part des créanciers. »

ple, moins coûteux, et d'atteindre aussi souvent le même but que la procédure suivie sous l'empire de l'Ordonnance. Dans la pratique du commerce, l'acquéreur d'un navire paye rarement son prix avant de se mettre en mesure vis à vis des créanciers de son vendeur. On peut même présumer qu'il aura toujours cette sage précaution. Dès lors, ne suffit-il pas d'une simple opposition pour l'avertir des droits qui sont de nature à l'inquiéter? Cela ne vaut-il pas mieux que de l'envelopper tout de suite dans une poursuite compliquée?

Le créancier qui veut maintenir son droit de suite peut donc, je le répète, se contenter d'un acte purement conservatoire.

387. Maintenant, quels sont les créanciers à qui il est permis d'employer cette mesure? Faut-il qu'ils soient porteurs d'un titre, ou que leur créance soit reconnue?

Par cela seul qu'il ne s'agit que d'une mesure conservatoire, je crois qu'il appartient à tous ceux qui se prétendent créanciers de la mettre en œuvre, à la charge par eux de faire statuer sur leur prétention avant d'exercer l'action dont je parlerai ci-après (1). Notez, en effet, que pour n'être pas reconnu volontairement ou judiciairement le droit n'en existe pas moins. Le jugement qui interviendra plus tard ne fera que le déclarer. Dès lors, le créancier se trouve dès à présent investi du droit de suite dans la mesure de la créance qu'il fera consacrer ultérieurement. Il ne serait pas juste d'invoquer ici l'art. 558 du Code de proc. civ., d'après lequel une saisie ne peut être formée sans titre, à moins d'être autorisée par le juge. Les situations sont complétement distinctes et ne peuvent être régies par les mêmes principes.

Dans le cas prévu par l'art. 558, il s'agit pour le créancier de se faire attribuer une somme qui appartient à son

(1) Infrà, nº 392 et suiv.

débiteur. C'est pourquoi la saisie-arrêt est considérée avec raison comme constituant à la fois une voie de conservation et une voie d'exécution (1). Dans notre hypothèse, au contraire, il n'est point question pour le moment de se faire attribuer une somme quelconque, mais uniquement de rendre public un droit qui existe à l'état latent, et qui dérive de la seule qualité de créancier. Il suffit donc que cette qualité soit réelle, quoique non consacrée, pour permettre à celui à qui elle appartient de conserver le droit que lui donne la loi.

388. Mais que faudrait-il décider si la créance n'avait pris naissance que postérieurement à la vente du navire?

C'est une question qui a son importance et dont on aperçoit l'intérêt. Je me propose de l'examiner avec l'attention qu'elle mérite. Mais, malgré l'exemple de quelques auteurs qui ont cru devoir la traiter sous notre article, elle ne me paraît pas s'y rattacher directement. En effet, la solution qu'elle doit recevoir dépend évidemment du point de savoir si les créanciers postérieurs à la vente ont un droit de suite sur le navire vendu; or, cette difficulté consiste à déterminer quels sont les effets de la vente à l'égard des tiers. Je m'en occuperai donc sous l'art. 195 du Code de commerce. Pour le moment, quand je parle des créanciers et de l'exercice de leurs droits, j'entends uniquement ceux qui ont sur le navire un droit de suite incontestable.

389. Voyons maintenant à qui doit être notifiée l'opposition. Cette question présente également de l'intérêt, puisque, suivant que cet acte sera valable ou irrégulier, le droit de suite se trouvera éteint ou conservé.

« L'opposition des créanciers, dit M. Alauzet, doit être « notifiée à l'acquéreur comme au vendeur (2); » et c'est

(1) Bioche, Dict. de proc., v°, saisie-arrêt.
(2) T. 3, p. 26.

aussi l'opinion qui paraît admise par divers autres auteurs (1). Cependant je ne la crois qu'à moitié vraie.

Certes, il me paraît incontestable que la notification dont il s'agit doit, dans tous les cas, être adressée à l'acquéreur, puisque c'est précisément contre lui qu'elle est dirigée. Mais pourquoi au vendeur? C'est ce dont je n'aperçois pas l'utilité. Argumentera-t-on de l'art. 563 du Code de procédure civile qui prescrit au créancier de dénoncer à son débiteur la saisie-arrêt qu'il a pratiquée contre lui? Mais, comme je le disais il n'y a qu'un instant (2), la saisie-arrêt a un double caractère; elle est une voie exécutoire en même temps que conservatoire, en ce sens qu'elle conduit le créancier à se faire attribuer une somme qui devait revenir à son débiteur. Or, comme il faut avertir ceux que l'on attaque, l'arrêtant doit prévenir son débiteur, qui est l'adversaire véritable de sa poursuite. Ici, au contraire, que veut le créancier? Conserver un droit direct contre le navire de l'acquéreur. Et s'il arrive à exercer ce droit, contre qui l'exercera-t-il? Contre l'acquéreur, comme détenteur du navire. Je ne vois donc pas qu'il lui soit nécessaire d'adresser au vendeur une opposition qui ne doit l'atteindre que très-médiatement. Ce qui ne veut pas dire, à coup sûr, qu'il lui soit défendu de prendre cette précaution que je considère comme surabondante; mais, s'il l'a négligée, je ne pense pas que la valeur de son opposition en soit le moins du monde diminuée.

390. Une autre difficulté soulevée par cette opposition consiste dans la détermination du délai dans lequel elle doit être notifiée à l'acquéreur.

Emérigon, sous l'empire de l'Ordonnance, pensait que le créancier devait agir avant le départ du navire. « Une

(1) Delvincourt, t. 2, p. 194. Pardessus, t. 1., p. 163. Dageville, t. 2, p. 42.
(2) Suprà, n° 386.

« fois, disait-il, que le vaisseau *est parti* sous le nom et
« aux risques du nouvel acquéreur, toutes les dettes du
« vendeur sont effacées vis à vis du navire (1). »

Mais Valin n'était point de cet avis. Il pensait que la procédure des créanciers continuait d'être efficace pour empêcher l'extinction du droit de suite, même après le départ du navire; il demandait seulement qu'elle se produisît « *avant le voyage achevé* (2). »

C'est à cette dernière interprétation que je crois devoir me rattacher. Je la regarde comme plus conforme au texte et à l'esprit de la loi (3). Remarquez, en effet, que notre article exige, non que le navire *soit parti* sous le nom et aux risques de l'acquéreur, mais qu'il ait *fait un voyage* sans opposition de la part des créanciers. Or, tant que le voyage n'est pas achevé, il est impossible de dire que le navire a fait un voyage.

Puis, à cet argument de texte, on peut joindre une autre considération qui n'est pas moins décisive. C'est que les formalités imposées à l'acquéreur pour interpeller les créanciers de son vendeur pouvant ne s'accomplir que le jour ou la veille du départ du navire, les intéressés n'auraient en réalité aucun délai utile pour conserver leur droit. Toutes les précautions de la loi deviendraient ainsi sans objet.

Il faut donc admettre que l'opposition doit avoir tout son effet, tant que le navire n'a point achevé le voyage prescrit pour éteindre le droit de suite.

Au reste, nous verrons sous l'art. 194 en quoi consiste ce voyage. Nous aurons à y déterminer le moment exact

(1) Cont. à la gr., ch. 12, sect. 2, § 1.

(2) T. 1, p. 604.

(3) Je pense même qu'elle se conciliait mieux avec l'Ordonnance, dont le texte était conçu en ces termes : « Seront tous vaisseaux affectés aux dettes du vendeur, *jusqu'à ce qu'ils aient fait un voyage* en mer, etc. » (Liv. 2, tit. 10, art. 2.)

où il doit être considéré comme achevé, et nos explications à cet égard viendront compléter la solution qui vient d'être présentée.

391. Telles sont à peu près les seules questions dignes d'examen que peut soulever l'opposition imposée aux créanciers du vendeur. Quant aux effets de cette opposition, ils ne sont indiqués par notre article que d'une manière indirecte, mais ils le sont assez clairement cependant pour qu'aucune difficulté ne s'élève à cet égard.

En effet, que nous dit la loi? Elle nous dit que le droit de suite est éteint lorsque le navire a fait un voyage dans les conditions prescrites, sans opposition des créanciers. Dès lors, il est clair que, si cette opposition intervient, le droit de suite n'est pas éteint. Il subsiste sur le navire, après la vente, comme il existait avant. Les créanciers opposants n'ont pas acquis un droit sur le prix; ils n'ont pas échangé leur gage contre un autre; ils ont conservé purement et simplement celui qu'ils avaient, quoiqu'il soit passé dans les mains d'un tiers qui ne leur doit rien. Je crois pouvoir dire que cette conclusion est évidente.

Mais elle nous conduit à une situation délicate : car nous voici arrivés au moment où l'art. 193 va nous abandonner sans guide au sein des difficultés. Il nous a bien montré, d'abord, les moyens offerts à l'acquéreur pour éteindre les charges dont son navire était grevé; ensuite le moyen offert aux créanciers pour maintenir leur droit. Mais ce n'est là qu'une partie de la tâche. Nous entrons maintenant dans l'hypothèse où, soit indirectement par l'incurie de l'acquéreur, soit directement par la vigilance des créanciers, le droit de ces derniers a été conservé intact; et, par suite, il nous reste à examiner comment ils peuvent l'exercer, dans quelle mesure l'acquéreur peut s'en trouver atteint et quelles en sont les conséquences finales. Questions qu'il est tout ensemble, impossible d'éluder, et diffi-

cile de résoudre sans le concours de la loi : essayons néanmoins de les élucider.

392. On vient de voir qu'une simple opposition suffisait pour conserver le droit du créancier; mais cette seule démonstration ne le conduit pas au payement de sa créance. Pour atteindre ce dernier but, il peut être obligé de donner à sa poursuite un caractère plus rigoureux et de féconder, par une action judiciaire, le germe déposé dans son opposition.

On demande donc, en premier lieu, quelle est l'action dont il doit se servir pour mettre son droit en mouvement. Sur quoi, plusieurs systèmes ont été indiqués et se présentent à notre examen. Mais, avant tout, arrêtons-nous un instant sur la question elle-même pour en bien poser les termes.

Il est incontestable, en effet, que le créancier du vendeur a le droit de poursuivre l'acquéreur en payement de son prix. Mais, prenons-y garde : le créancier, en procédant ainsi, n'exerce pas une action qui lui soit propre. Il exerce purement et simplement les droits de son débiteur, et il agit en vertu de l'art. 1166 du Code Napoléon. Et puis, d'un autre côté, cette action elle-même est subordonnée à une condition : c'est que l'acheteur devra encore tout ou partie de son prix; car s'il s'est acquitté vis à vis de son vendeur, il n'y a pas d'action en payement qui puisse l'atteindre. Ainsi donc, lorsque nous demandons quelle action appartient au créancier, nous entendons parler de l'action qui lui appartient directement, comme une dérivation du droit de suite que la loi lui a donné sur le navire vendu, soit que l'acheteur ait ou non payé son prix.

393. C'est en se plaçant à ce point de vue, qui est le vrai, que Valin lui accorde l'action révocatoire, fondée, dit-il, sur ce que l'acheteur n'a pu acquérir à son préjudice (1).

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 2, t. 1, p. 603.

Telle paraît être aussi l'opinion de M. Boulay-Paty (1). Mais j'avoue qu'il m'est impossible de découvrir dans la loi ou les principes du droit la source d'une pareille action.

Sans doute, si la vente était entachée de fraude, elle devrait tomber sous l'attaque des créanciers. La nullité en serait alors prononcée, non en conséquence du droit de suite, mais par application de l'art. 1167 du Code Napoléon. Mais si aucune fraude n'a vicié l'aliénation, pourquoi devrait-elle être révoquée ? En vertu de quel principe le serait-elle ? L'acheteur, dit-on, n'a pu acquérir au préjudice des créanciers. C'est une erreur visible. Que l'on dise que l'acquéreur n'a pu valablement payer son prix au préjudice des créanciers, cela se comprend. Mais acquérir? Quoi donc ! Est-ce que les créances dont le navire était grevé paralysaient le droit du propriétaire ? Est-ce qu'il n'avait plus la liberté de vendre sa chose ? Or, si le vendeur avait le droit d'aliéner, l'acheteur avait certes celui d'acquérir, et ce contrat loyalement formé mérite le respect. Qui donc oserait soutenir que l'hypothèque, qui a cependant pour cortége un droit de suite d'une immense énergie, empêche le débiteur de vendre son immeuble ou donne au créancier inscrit le droit de faire révoquer la vente ? Personne, je suppose. Eh bien ! il n'est pas moins évident à mes yeux, que l'action révocatoire est une arme interdite au créancier qui réclame pour gage le navire vendu par son débiteur.

Au reste, je pourrais ajouter que Valin lui-même semble l'avoir senti : car il admet que l'acquéreur, pour se défendre de l'action révocatoire dirigée contre lui, peut à son gré, ou remettre le navire en nature, ou en rapporter le prix (2). Or, ceci me paraît, jusqu'à un certain point, contradictoire avec les prémisses de l'éminent auteur. En effet, si l'ache-

(1) T. 1, p. 160.
(2) Loc. cit., p. 603.

teur n'a pas pu acquérir le navire au préjudice des créanciers, il ne peut pas davantage les contraindre à se contenter du prix moyennant lequel il a acheté. C'est au rapport de la chose qu'ils auraient droit toujours, si l'action révocatoire leur appartenait; et les restreindre au prix, c'est presque reconnaître qu'ils ne l'ont point. Au surplus, le raisonnement nous a montré que telle était la seule conclusion vraie.

394. D'autres ont pensé que les créanciers avaient contre l'acquéreur une action personnelle en condamnation de la somme qui leur était due par le vendeur. C'est du moins l'idée que je rencontre dans la procédure d'une affaire Tamisier contre Collin successivement soumise au tribunal de commerce de Marseille et à la cour d'Aix qui l'a définitivement jugée par arrêt du 24 décembre 1824.

Dans cette cause, la dame Tamisier, poursuivant les conséquences du droit de suite qu'elle prétendait avoir conservé sur le navire de son débiteur, acheté par Collin, avait cru pouvoir assigner ce dernier devant le tribunal de commerce « *pour s'entendre condamner au payement de la somme* « *de* 6,000 *fr., capital du billet de grosse souscrit par le sieur* « *Dupuis, précédent propriétaire* (1). Or, devant la justice, le tiers détenteur ne crut point avoir intérêt à critiquer cette procédure. Il concentra sa défense sur des moyens tirés du fond du droit qui suffirent à assurer son triomphe. Mais il n'est pas douteux que, sous le rapport de la forme, il eût pu répondre à son adversaire par une fin de non-recevoir invincible. Comment pourrait-on, en effet, obtenir une condamnation *personnelle* contre un tiers qui jamais ne s'est obligé personnellement? A quel titre? Comme détenteur d'un objet affecté à la dette? Mais si c'est la chose qui est obligée, c'est contre elle qu'il faut diriger sa conclu-

(1) Rec. de Marseille, t. 6. 1. 4.

sion, et non contre la personne qui n'a contracté aucun engagement. Ceci est élémentaire (1).

Ainsi donc, le créancier investi du droit de suite sur le navire n'a contre celui qui s'en est rendu acquéreur, ni action révocatoire, ni action personnelle.

395. Mais enfin, quelle est celle qu'il a?

Pour moi, je le déclare, je n'en aperçois qu'une seule : c'est la poursuite en *délaissement*, dont le principe se trouve développé et organisé par les art. 2166 et suiv. du Code Napoléon; et pour peu qu'on veuille aller au fond des choses, j'ose espérer qu'on arrivera facilement à la même conviction.

Précisons bien la situation.

Avant la vente, les créanciers du propriétaire avaient un droit très-clair: c'était de faire saisir et vendre le navire qui était leur gage. Voilà un point certain. Maintenant, qu'est devenu ce droit après la vente?

Il serait évanoui, s'il s'agissait d'un meuble ordinaire. Mais ne perdons pas de vue qu'il s'agit d'un navire, et que l'affectation dont il est l'objet a pour appui le droit de suite; c'est pourquoi, nonobstant le changement de propriétaire, le créancier poursuit son gage dans les mains nouvelles où il passe, et conserve les mêmes droits qu'avant l'aliénation. Donc, puisqu'il pouvait saisir le bâtiment, il le peut encore. Il a ce droit après la vente, comme il l'avait avant. C'est en ce sens qu'il est vrai de dire avec Valin que l'acheteur ne peut acquérir au préjudice du créancier.

Cependant, autre chose est le droit, autre chose l'exercice du droit. Le droit restant le même, quant à son essence, sa mise en action peut se trouver modifiée par la survenance d'un fait nouveau. Or, c'est ce qui arrive ici.

(1) Voy. M. Troplong, Priv. et Hyp., n° 782.

Qu'est-ce, en effet, que saisir un gage mobilier ou immobilier? C'est le mettre, comme on dit au palais, sous la main de justice; c'est faire que l'autorité judiciaire, par le moyen de ses intermédiaires légaux, le détienne et possède, jusqu'à ce qu'elle le vende (1). Or, rien n'est plus simple, on le sait, lorsque le droit rencontre pour s'exercer le débiteur lui-même. La force exécutoire du titre permet alors de saisir de *prime-saut* (2). Mais lorsqu'on trouve le gage dans les mains d'un tiers non obligé à la dette, et possédant en vertu d'un titre inattaquable en soi, on ne peut pas agir avec le même sans-façon. Il y a là un obstacle à la mainmise judiciaire, qu'il faut commencer par aplanir. Il faut contraindre légalement ce détenteur à abandonner sa possession, pour permettre à la justice de détenir à sa place. Eh bien! la forme légale à l'aide de laquelle on accomplit ce préliminaire indispensable est précisément la poursuite en délaissement. C'est par elle qu'on obtient, comme le dit si bien Loyseau, « la souffrance et permission de saisir et de vendre (3). »

D'où je conclus que cette poursuite est une voie, non-seulement légale, mais nécessaire, pour les créanciers qui veulent atteindre le navire de leur débiteur dans la main d'un tiers acquéreur. Tel est du moins le résultat auquel me paraissent conduire les principes du droit.

396. Mais ici j'entends une objection. Le délaissement, dit-on, ne s'applique qu'aux immeubles et non aux bâtiments de mer, « *par la raison qu'il n'y a point d'hypothèque qui puisse influer sur le navire, attendu qu'il est pur meuble* (4). »

Cependant, voyons un peu de près cet argument qu'on

(1) Loyseau, Du déguerpissement, liv. 6, ch. 7, n° 1.
(2) Expression de Loyseau, Tr. des off., liv. 3, ch. 5, n° 19.
(3) Du deguerp., liv. 3, ch. 5, n° 13.
(4) Valin, liv. 2, tit. 10, art. 2, t. 1, p. 603.

a trop souvent accepté de confiance, et je crois qu'il n'est pas difficile d'en montrer les côtés faibles.

La première raison mise en avant par Valin, c'est que les navires ne sont pas susceptibles d'hypothèque. Je concède qu'il a pleinement raison, si l'on entend par hypothèque, comme on l'entendait de son temps à l'égard des meubles, le droit de préférence qui en résulte au profit des créanciers. Mais aussi, je dis qu'il se trompe évidemment s'il veut parler du droit de suite qui est le second élément constitutif de l'hypothèque (1); et sur ce point, le texte de la loi maritime ancienne ou moderne ne permet pas un moment d'hésitation (2).

Ceci posé, il est clair que la vraie question à examiner pour vider ce débat est celle-ci : De quelle source dérive la poursuite en délaissement? Est-ce du droit de préférence ou du droit de suite? Si du droit de préférence, l'objection de Valin est fondée; mais si du droit de suite, elle est sans valeur : car le droit maritime ne peut pas éprouver plus de répugnance à accueillir les effets du droit de suite, qu'il n'en éprouve à accepter ce droit lui-même.

Or, dans ces termes, j'ose dire encore que le doute est impossible, et qu'il est évident pour tout le monde que l'action en délaissement est un des effets directs du droit de suite (3).

Au surplus, s'il était nécessaire de démontrer cette proposition, il me semble que je trouverais partout autour de moi des arguments qui ne laisseraient rien à désirer. Je n'en relèverai qu'un seul, parce qu'il repose sur des éléments qui me paraissent utiles à rappeler : c'est celui qui résulte de la comparaison du droit romain avec notre ancien droit français au sujet de l'action en délaissement.

Dans le droit romain, l'hypothèque sur les meubles en-

(1) Suprà, t. 1, nº 44.
(2) Ibid., nºs 39 et suiv.
(3) Junge, M. Troplong, Priv. et Hyp., nº 775.

gendrait les mêmes droits que l'hypothèque sur les immeubles, savoir : droit de préférence et droit de suite (1). Il est vrai que l'hypothèque sur les choses mobilières prenait quelquefois le nom spécial de gage (*pignus*), tandis que celle qui frappait sur les immeubles conservait la dénomination générique (2); mais cette différence de nom, qui provenait de la manière de constituer la garantie du créancier (3), n'en produisait aucune dans les effets; et les jurisconsultes romains disaient avec raison : « Inter pignus et hypothecam, tantum nominis sonus differt (4). »

Or, le droit de suite sur les immeubles s'exerçait alors, contre les tiers détenteurs, au moyen de l'action hypothécaire ou quasi-servienne (5), laquelle n'était autre que la poursuite en délaissement, telle que nous la connaissons (6). Eh bien! il en était absolument de même pour les meubles. Aucune différence n'existait, au point de vue de l'action hypothécaire, entre les deux natures de biens assujettis au même droit : « *Inter pignus et hypothecam, quantum ad actionem hypothecariam pertinet, nihil interest* (7). »

Maintenant, en passant du droit romain dans le droit français, nous savons le changement qui se produit à l'égard de l'hypothèque sur les meubles. Elle continue d'engendrer le droit de préférence, mais non plus le droit de suite (8); et aussitôt la poursuite en délaissement cesse de s'appliquer aux meubles pour se trouver réservée aux immeubles sur lesquels l'hypothèque continue de produire le

(1) Loyseau, Off., liv. 3, ch. 5, n° 21.
(2) Instit., liv. 4, tit. 6, De action., § 7. — L. 238, § 2, Dig., De verb. sign.
(3) Institutes, loc. cit.
(4) L. 5, § 1, Dig., De pign. et hyp.
(5) Inst., loc. cit.
(6) L. 16, § 3, Dig., De pign. et hyp.
(7) Instit., loc. cit.
(8) Suprà, t. 1, n° 36.

droit de suite, tant il est vrai que partout où ce droit se rencontre, on est sûr de trouver aussi la poursuite qui lui sert d'auxiliaire. C'est pourquoi, je crois avoir raison de soutenir que l'action en délaissement dérive exclusivement et directement du droit de suite.

Or, encore une fois, si le principe est vrai, la conséquence que j'en tire est forcée. Dès là que le droit de suite a pour cortége l'action en délaissement, il est incontestable qu'elle peut s'exercer contre les navires, par cela seul qu'ils sont soumis au droit de suite.

Si ces déductions avaient besoin d'une dernière confirmation, j'ajouterais que, dans l'ancienne doctrine maritime, on n'a jamais fait aucune difficulté pour admettre contre les bâtiments de mer l'action hypothécaire ou quasi-servienne des Romains, qui n'est autre, je le répète, que notre action en délaissement. Ainsi Stypmanus, après s'être occupé des prêts faits au capitaine ou au propriétaire du navire, prononce ces simples paroles, qui montrent que ce point de droit n'était alors l'objet d'aucune controverse : « *Ex hoc contractu oritur actio quasi-serviana seu hypothe-* « *caria, qua quis pignus suum persequitur* (1). »

(1) Jus marit., 4e part., ch. 5, no 198; In fasciculo, p. 423.

J'avoue qu'en présence de ce témoignage d'un auteur considérable, je ne m'explique pas bien comment Valin, qui s'est souvent servi de Stypmanus, s'est imaginé de présenter une théorie qui n'a vraiment aucune racine dans le droit. S'est-il preoccupé de cette idee que Stypmanus ecrivait dans un pays où les principes du droit romain, quant à l'hypothèque des meubles, étaient en vigueur, tandis que chez nous un systeme different dominait? Cette considération ne vaudrait évidemment rien, puisque, à l'égard du droit de suite, dont l'action quasi-servienne était l'instrument, les navires, en France, étaient exactement maintenus dans la même condition que tous les meubles, à Rome.

Une autre conjecture s'est présentée à ma pensée. C'est celle-ci : dans l'ouvrage de Stypmanus, le passage que j'ai cité au texte se trouve suivi de quelques mots qui, au premier abord, ne paraissent pas tres-clairs. Voici, en effet, la phrase complète de

Voilà pour la première branche de l'objection de Valin.

397. Passons à la seconde. Elle se résume en un mot : le navire est *pur meuble*; mais ce mot en dit long. Il signifie : Qu'importe que le délaissement soit un des effets du droit de suite? Ce qui est certain, c'est que cette procédure n'a été organisée que pour les immeubles. Or, de quel droit la doctrine peut-elle mêler ainsi tous les genres et, en quelque sorte, dépayser tous les principes, pour courber sous les mêmes règles deux natures de biens que la loi a expressément distinguées?

l'auteur : « Ex hoc contractu oritur actio quasi-serviana, seu hypothecaria, qua quis pignus suum persequitur, *quod desinit pignus, si navis pignorata vendita sit, nec tunc quis illud persequi potest. vid. suprà.* » D'où il semblerait résulter que l'action servienne ou hypothécaire dont parle Stypmanus appartient au creancier seulement tant que le navire est dans les mains de son debiteur et non lorsqu'il est passe dans les mains d'un tiers detenteur. Or, comme Valin raisonnait dans cette dernière hypothèse, je me suis demandé si ce n'etait pas là ce qui l'avait determiné à laisser de côte sur ce point la solution d'un auteur dont il a souvent, je le répete, embrassé les doctrines.

Je ne sais que décider à ce sujet. Mais si telle a été la raison déterminante de Valin, je ne crains pas de dire qu'elle reposerait sur une erreur d'interprétation. La fin du passage que je viens de citer ne limite en aucune façon l'exercice de l'action servienne au cas où le creancier agit contre son débiteur, ce qui serait fort singulier; mais comme l'indiquent les derniers mots (*vid. suprà*), elle fait allusion à une particularité du droit hanseatique dont Stypmanus avait précedemment parlé (loc. cit., n°s 7 et 8), et d'après laquelle le droit de suite sur le navire etait éteint si le débiteur propriétaire du bâtiment venait à le faire sortir du port où il avait contracte la dette et à le vendre ensuite. C'est là le vrai sens des mots : *si navis vendita sit.* Ils se referent à cet autre passage qui les explique : *« si quis oppignorat navim, ut in certo loco maneat, et nihilominus postea cum eâ debitor naviget, et alibi eam vendat, quod tunc translatione navis pignus perimatur.* (Loc. cit., n° 7.) Je reviendrai là-dessus en commentant l'art. 196. Mais, dès à present, et en ce qui concerne l'action en délaissement, je dis que l'opinion de Stypmanus ne presente aucune ambiguité.

Voici ma réponse : Non! le navire n'est pas un pur meuble... Il faut renoncer à cette qualification qui manque de justesse et qui n'indique pas avec exactitude les faces diverses sous lesquelles la loi maritime a envisagé les bâtiments de mer. Qu'est-ce donc, en effet, qu'un pur meuble? Cette expression n'a pas de sens, ou bien il n'est permis d'appeler ainsi que les objets rigoureusement soumis à toutes les dispositions légales qui concernent les meubles. Or, est-ce là ce qui existe pour les navires? On sait bien que non. Le droit de suite, par exemple, dont nous cherchons en ce moment à préciser les effets, est une combinaison qui, dans notre droit français, crée un abîme entre eux et les meubles ordinaires. Sans doute, cela ne change pas leur nature; ils ne cessent pas d'être meubles; mais il échappent en cette partie aux règles qui gouvernent les meubles. En un mot, quant au droit de suite, *ils sont censés immeubles*, pour parler comme Cleirac (1).

Dès lors, est-il bien étonnant que nous allions puiser dans la législation qui concerne les immeubles les développements de ce droit dont la loi maritime n'a fait que lui emprunter le principe? Que si l'on trouve cette marche irrégulière, je demanderai alors quel guide il faudra suivre et dans quelle partie de nos codes il est permis de chercher les règles qui manquent dans la loi maritime. Est-ce dans la législation sur les meubles ordinaires? Mais elle sera muette, et elle doit l'être puisque le droit de suite y est inconnu. Donc, ou il faut ériger en principe l'arbitraire pur et simple, ou il faut se résigner à interroger les seuls textes qui puissent répondre, je veux dire ceux qui ont développé les conséquences du droit de suite sur les immeubles (2). Non pas, je le reconnais, que ces textes

(1) Suprà, t. 1, n° 136.

(2) Valin lui-même nous en a donné l'exemple en invoquant, sous d'autres rapports, les règles du délaissement par hypothèque. (V. infrà, n° 439.)

doivent être servilement appliqués. Ce serait oublier que les navires, quoique soumis au droit de suite, conservent leur nature mobilière qui ne permet pas toujours de leur appliquer des solutions arrêtées en vue d'une classe de biens d'une nature différente. J'admets par conséquent que, dans certains cas, il est légal et utile d'y apporter de sages tempéraments. Dans la procédure qu'a organisée la loi hypothécaire, nous aurons à distinguer les mesures qui découlent naturellement du droit de suite, abstraction faite des objets sur lesquels il s'applique, de celles qui ont ressenti l'influence de la nature immobilière du gage dont s'occupe la loi. Quant à ces dernières, il est clair qu'il faut les repousser. Mais quant à la poursuite en délaissement dans son principe, elle ne tombe pas sous le coup de cette proscription. La preuve, c'est que, dans le droit romain, elle existait simultanément pour les meubles et pour les immeubles (1). D'où suit, ce me semble, que la seconde objection de Valin n'est point plus décisive que la première.

Je résume donc en quelques mots la conduite que doit tenir le créancier, lorsqu'intervient la vente volontaire du navire sur lequel est assis son droit de suite. Il a deux choses à faire : 1° conserver son droit; 2° l'exercer, s'il y a lieu. Pour conserver, il suffit d'une simple opposition adressée à l'acquéreur; que si cet acte purement conservatoire ne suffit pas, il faut recourir à la poursuite en délaissement.

Il nous reste maintenant à organiser cette poursuite, c'est à dire à examiner dans quelle forme il doit y être procédé.

398. Tous ceux qui se sont occupés de l'étude des lois civiles savent que la forme de la poursuite en délaissement a subi de nos jours de très-notables changements. Autrefois, c'est à dire dans le droit romain et dans l'ancien droit français, elle consistait dans une action en justice par laquelle le poursuivant demandait que la chose fût déclarée

(1) Voy. numéro précedent.

affectée à sa dette et que le tiers détenteur fût condamné à la lui délaisser, si mieux il n'aimait satisfaire aux causes de l'hypothèque (1). Procédure parfaitement logique : car le droit du créancier étant alors un droit occulte, inconnu du tiers détenteur, il fallait d'abord faire constater judiciairement le lien qui rattachait la créance à la chose, pour pouvoir conclure de là aux fins de l'action hypothécaire.

Mais aujourd'hui, la publicité des charges qui grèvent les immeubles a permis d'organiser une poursuite plus rapide. Le tiers détenteur connaît ces charges; elles lui sont révélées par l'inscription; partant l'action hypothécaire devenait superflue (2). C'est pourquoi il suffit de mettre l'acquéreur en demeure par une sommation de délaisser l'immeuble affecté ou de payer la dette dont il est chargé; et à défaut par lui de satisfaire à l'une ou l'autre de ces demandes, le créancier a le droit de faire saisir contre lui l'immeuble qu'il détient, comme il le ferait sur son débiteur même (3).

Maintenant, laquelle de ces formes convient-il d'adopter pour ce qui concerne les navires ? J'ai longtemps balancé, je l'avoue, avant de faire ce choix ; et ceux qui savent de quelle importance sont environnées, à juste titre, les formes de procéder qui ont pour but d'atteindre le droit de propriété, comprendront certainement ces hésitations.

D'une part, en effet, on peut dire que le second de ces systèmes possède en sa faveur l'actualité ; qu'il constitue, à proprement parler, la procédure moderne de la poursuite en délaissement; qu'on ne saurait lui préférer une forme de procéder aujourd'hui inconnue dans notre droit et qui ne

(1) L. 16, Dig., De pign. et hyp. Loyseau, Tr. du deguerp., liv. 3, ch. 4, nº 1. Pothier, Tr. des hyp., ch. 2, sect. 2. M. Troplong, Priv. et Hyp., nº 779 *bis*.

(2) M. Troplong, loc. cit. On a cependant prétendu qu'elle existait encore; mais cette idée a été repoussée par la jurisprudence.

(3) Art. 2169 C. Nap.

figure plus au nombre des combinaisons de notre législation.

D'un autre côté, cette ancienne forme peut aussi se défendre par de bonnes raisons, et c'est même pour elle qu'il faut, selon moi, se prononcer. L'argument décisif, à mes yeux, c'est que la poursuite actuellement organisée par la loi hypothécaire a pour fondement la publicité de l'hypothèque, et que cet élément n'existe point à l'égard des droits qui grèvent le navire et le suivent dans les mains des tiers. Ces droits sont ici ignorés de l'acquéreur, comme l'était l'hypothèque dans l'ancienne jurisprudence. A la vérité, ils ont été obligés de se faire connaître par l'opposition prescrite par notre article; mais une opposition n'est qu'une prétention et non la preuve du droit. Il faut encore vérifier si la créance prétendue est opposable au tiers détenteur; si elle grève le navire en ses mains; en un mot, si elle est dans les conditions requises pour pouvoir revendiquer les effets du droit de suite. Je sais bien que toutes ces investigations pourraient également trouver leur place dans le système de procédure que je crois devoir rejeter. Elles se produiraient alors par le moyen d'une exception opposée par le tiers détenteur à la sommation dirigée contre lui. Mais, en définitive, c'est au créancier qu'il incombe d'abord de se mettre en mesure; c'est pourquoi je trouve plus régulier qu'il appelle le tiers détenteur en justice pour faire décider que le navire est affecté à sa créance.

399. A ces considérations, déjà décisives selon moi, on peut, je crois, en ajouter une autre qui me paraît leur prêter un sérieux appui. Elle est tirée des inconvénients mêmes qui seraient le résultat du premier système.

Qu'est-ce, en effet, que la sommation de délaisser ou de payer, qui est le rouage principal de ce système? Nous venons de voir qu'elle avait pour but d'ouvrir au créancier la voie de l'expropriation contre l'acquéreur, à défaut

par ce dernier d'user des moyens que lui offre la loi pour s'en garantir. Il est donc vrai de dire que cette sommation joue ici le rôle du commandement que l'on doit adresser au débiteur avant de le saisir. La formule des deux actes diffère, parce qu'ils interviennent dans des situations qui n'ont pas une complète ressemblance. On ne peut pas tenir au tiers détenteur qui ne doit rien le même langage qu'au débiteur obligé personnellement; et l'on ne peut demander à chacun que ce qui le concerne. Mais il n'en est pas moins certain que la sommation de délaisser n'est rien autre chose que l'avertissement préalable à l'exécution (1).

Or, tirons les conséquences de ce point de droit. La première qui se présente, c'est qu'en fixant à trente jours le délai de la sommation de délaisser, l'article 2169 du C. Nap. a dû nécessairement se préoccuper de la nature immobilière des objets pour lesquels il statuait. Cette réflexion se trouve d'ailleurs confirmée par la concordance qui existe entre le délai de cette sommation et celui de trente jours fixé par le Code de proc. civ. (art. 673), pour le commandement tendant à saisie immobilière. Dès lors, il serait contraire à l'esprit de la loi de transporter dans le droit maritime et d'appliquer aux navires qui sont meubles, un délai sur la durée duquel la nature de la chose a exercé une influence qui n'a point de place ici. Le seul parti raisonnable à prendre, serait de suivre, pour le cas particulier, les règles d'analogie qui ont dirigé le législateur dans la fixation du délai de trente jours. En conséquence, on dirait qu'en matière de navires, le délai de la sommation de délaisser serait le même que celui du commandement

(1) Cela est si vrai que, si le créancier est amené à saisir sur le tiers détenteur, il n'est point obligé de lui adresser un nouveau commandement; la sommation de délaisser en tient lieu. V. à ce sujet M. Troplong, Priv. et Hyp., nº 790. Pigeau, Proc. civ., t. 2, p. 445, note. Paris, 21 mars 1808. (S. 7. 2. 949; C. N., t. 2.) Riom, 31 mai 1817. (S. 18. 2. 238; C. N., 5.)

qui doit précéder la saisie, c'est à dire de vingt-quatre heures (1).

Mais alors, je le demande, une telle rapidité n'offre-t-elle pas ici de grands inconvénients? Je la comprends, lorsqu'il s'agit de procéder contre le débiteur lui-même; je la comprendrais encore, si l'on procédait contre un tiers détenteur ayant connu la créance avant d'acheter, comme cela résulte pour les immeubles de la publicité de l'hypothèque; mais je ne saurais l'admettre à l'égard d'un tiers détenteur qu'on vient surprendre à l'improviste par la révélation d'une créance jusque-là cachée. C'est pourquoi je persiste à penser que la voie la plus régulière pour poursuivre le délaissement est celle de l'action en justice. En définitive, je le répète, c'est la voie normale et de droit commun. Le créancier du vendeur se prétend investi d'un droit de suite; il veut en poursuivre les fins; eh bien! qu'il appelle son adversaire devant les tribunaux pour faire juger que le navire est affecté à sa créance et le faire condamner à le délaisser, si mieux il n'aime payer la cause de l'opposition. Voilà la règle générale. Maintenant, la loi a organisé une marche différente pour poursuivre le délaissement des immeubles : elle a eu ses raisons pour le faire et je n'entends en aucune façon critiquer cette innovation; mais je dis que les mêmes raisons n'existant point pour soumettre les navires à ce régime exceptionnel, il est plus régulier de s'en tenir aux errements ordinaires.

400. De là naissent plusieurs questions.

La première est celle de savoir contre quelles parties le créancier doit intenter la poursuite en délaissement. Sur quoi, il n'est personne qui ne réponde avec raison que c'est contre le tiers détenteur du navire; mais on peut se demander, en outre, s'il est tenu de procéder en même

(1) Infrà, art. 198.

temps contre son débiteur direct en le mettant dans la cause.

A cet égard, on pourrait se trouver amené à pencher pour l'affirmative, par analogie de ce qui se passe en matière hypothécaire. On sait, en effet, qu'aux termes de l'art. 2169 du Code Nap., la poursuite en délaissement s'exerce à la fois par une sommation de délaisser contre le tiers détenteur et par un commandement au débiteur. D'où l'on pourrait conclure que l'action en délaissement par laquelle nous remplaçons les formes de l'art. 2169 doit également s'adresser et au tiers détenteur et au débiteur originaire.

Je dois dire cependant que la logique me conduit vers une autre opinion. Tout à l'heure, en effet, j'ai cru devoir rejeter la procédure de délaissement organisée par notre loi hypothécaire pour lui préférer celle qu'avait consacrée l'ancien droit; et, dès lors, je dois rejeter dans ses détails, comme je l'ai rejetée dans son principe, la procédure du Code Napoléon, pour suivre celle que j'ai adoptée dans les conséquences naturelles qu'elle entraîne.

Or, si je me reporte aux anciens auteurs qui se sont occupés de l'action en délaissement, je trouve que le créancier n'était nullement obligé de mettre en cause le vendeur, en sa qualité de débiteur originaire (1). Il pouvait se borner à agir contre le tiers détenteur, parce que c'est à lui seul, comme *bien-tenant*, qu'il demandait le délaissement. Il est vrai que, sur cette action, Loyseau conseillait au tiers détenteur de mettre en cause son vendeur; mais il avait soin d'expliquer que cette formalité n'était point nécessaire entre le créancier et le détenteur, mais seulement entre ce dernier et son vendeur, afin de maintenir intact son recours pour cause d'éviction (2). C'est pourquoi je pense

(1) Loyseau, Tr. du déguerp., liv. 5, ch. 14, nº 2.

(2) Loc. cit. et nºs 3 et 4.

que le créancier qui poursuit le délaissement d'un navire pourrait valablement s'en tenir à cette marche.

Dans un seul cas, il lui serait utile d'agir autrement. C'est lorsque sa créance n'est point constatée par un titre, ou lorsqu'elle ne l'est que par un titre inopposable aux tiers. Alors pour éviter une fin de non-recevoir du tiers détenteur, il fera sagement de mettre en cause son débiteur contre lequel il demandera condamnation, en même temps qu'il concluera au délaissement contre le détenteur.

401. Autre question. Devant quel tribunal le créancier devra-t-il poursuivre l'action en délaissement ?

Cette question se divise en deux branches.

La première est de savoir si cette action est de la compétence des tribunaux civils ou des tribunaux de commerce.

Pour moi, je crois que c'est le tribunal de commerce qui devrait être saisi. En effet, soit qu'on s'attache à l'une ou à l'autre des conclusions de cette action, on n'y trouve rien qui excède les limites de la compétence consulaire. Ainsi, le créancier demande d'abord que le navire soit déclaré affecté à sa créance. Or, en admettant même que cette créance ait déjà été consacrée par le tribunal, cette demande n'est pas une exécution du jugement; elle en est plutôt l'application; et de même que les tribunaux de commerce, en prononçant une condamnation maritime, restent dans les bornes de leur compétence en décidant qu'elle s'exercera par privilége sur le navire, de même je crois qu'il leur appartient également de décider qu'elle affecte spécialement tel bâtiment. Quant à la seconde fin de la conclusion, elle tend à faire décider que le tiers détenteur sera tenu de délaisser le navire, et ici encore la contestation me paraît rester dans le cercle des attributions du tribunal de commerce, compétent pour tout ce qui se rattache aux actions réelles concernant les navires (1).

(1) Art. 633, § 2, C. com.

402. La seconde branche de la question posée présente plus de difficulté. Elle consiste à savoir devant le tribunal de quel lieu l'action doit être portée.

L'embarras peut provenir ici d'un double objet, savoir : la nature de l'action et le caractère particulier de la chose affectée.

L'action en délaissement n'est point une action personnelle, mais une action réelle. Qu'il s'agisse de meubles ou d'immeubles, peu importe, puisque la demande est toujours dirigée contre la chose ; et dans le droit romain, par exemple, où l'action hypothécaire poursuivait les meubles aussi bien que les immeubles, elle était réelle dans tous les cas (1). On peut voir là-dessus l'indignation et presque le mépris que soulevaient chez le savant Cujas les objections peu sensées de ceux qui voulaient prétendre le contraire (2). Or, il est de principe que toutes les actions réelles doivent être portées devant le tribunal de la situation de la chose qui en fait l'objet (3). C'est par application de cette règle que nous verrons l'instance de saisie portée devant le tribunal du lieu où le navire a été saisi (4). D'où il suit, que la poursuite en délaissement, action réelle, devrait être introduite devant le tribunal du lieu où se trouve le navire.

Mais, d'un autre côté, cette décision n'est pas sans inconvénient : car si le navire voyage, où se produira l'action ? et remarquez que cette hypothèse d'un navire qui voyage n'a rien d'invraisemblable. C'est au contraire celle qui se produira le plus souvent, puisque l'acquéreur, pour éteindre les droits qui le grèvent, est obligé de lui faire faire un voyage en mer. Par conséquent, c'est ce voyage même qui portera les créanciers à faire opposition

(1) L. 17, Dig., De pign. et hyp.

(2) Consultat. 23, t. 1, p. 376. Junge, Pothier, introd. au tit. 20 de la cout. d'Orl., nº 31.

(3) Art. 59 C. proc. civ.

(4) Infrà, art. 201.

et à exercer ensuite leur action pour obliger le tiers détenteur à prendre parti sur ce qu'il entend faire (1). Ainsi donc, s'il fallait suivre rigoureusement les principes qui viennent d'être indiqués, l'action des créanciers serait paralysée par l'impossibilité de connaître le tribunal compétent.

Mais je crois que ces principes doivent ici fléchir devant cette autre considération, que c'est par le fait du tiers détenteur que le navire est absent; d'où suit qu'il serait inadmissible à se plaindre de n'être pas appelé devant le tribunal d'une situation qui est ou peut être inconnue par son fait. Autrement, il lui serait trop facile d'empêcher ou au moins de retarder l'exercice d'une action qu'il a, comme on le verra plus loin (2), intérêt à différer. C'est pourquoi je pense qu'il serait valablement traduit devant le tribunal de son domicile, qui est, en définitive, celui du droit commun.

403. Voyons à présent par quels moyens l'acquéreur peut se défendre contre cet action.

Il serait certes bien embarrassé s'il n'avait pour les connaître que le texte de notre article : car on s'aperçoit que nous continuons de marcher au delà de la voie tracée par la loi. Il semblerait, en vérité, que le législateur a supposé que les créanciers seraient assez insouciants de leur droit pour ne jamais le conserver par une opposition ; et, en conséquence, il s'est dispensé de prévoir et de régler l'hypothèse contraire. Il faut cependant bien croire qu'elle se présentera quelquefois et la doctrine n'a point le droit de la négliger. C'est pourquoi nous allons être encore obligés d'aller chercher un guide dans la loi hypothécaire, la seule qui puisse nous éclairer sur ces difficultés. Disons pourtant, avant de commencer cette excursion, que le silence du Code de commerce sur un point si important est d'autant plus regrettable, que les solutions du droit com-

(1) Infrà, n° 407.
(2) Infrà, ibid.

mun éprouvent quelque difficulté à s'y adapter. Les situations sont bien les mêmes; mais, d'une part, elles ont été successivement régies par des principes différents; et, d'un autre côté, ceux qui dominent actuellement dans la loi hypothécaire ne peuvent pénétrer que partiellement dans le droit maritime. De là, des complications que l'on appréciera facilement dans quelques instants, et que l'on pouvait écarter par quelques mots.

404. On sait que dans le droit romain et même dans notre ancien droit français (1), ce que nous appelons aujourd'hui la purge des hypothèques, laquelle consiste à faire passer tous les droits qui grèvent la chose sur le prix de la vente, était un errement inconnu en matière d'aliénation volontaire. Dans ces deux législations, l'acquéreur n'avait que deux partis à prendre, lorsqu'apparaissaient contre lui des créances protégées par un droit de suite sur la chose qu'il avait achetée : c'était de la délaisser ou de payer intégralement les créances hypothéquées : *Aut rem restituat aut pecuniam solvat* (2). Encore est-il vrai de dire que ce dernier parti n'était qu'un tempérament introduit par l'équité (3); car, dans la rigueur du droit, le tiers détenteur eût été tenu ou de délaisser la chose ou d'en payer la valeur, cette valeur fût-elle supérieure à la créance (4). Ce qui est certain, c'est que jamais le tiers détenteur ne pouvait libérer l'objet de son acquisition en offrant simplement le prix par lequel il avait acheté. Cette solution était fondée sur ce principe que le débiteur n'avait pu, en vendant, modifier la position de son créancier. Or,

(1) Jusqu'au moment où on a suppléé à cette lacune par la fiction du décret volontaire dont je parle un peu plus loin.

(2) L. 16, § 3, Dig., De pign. et hyp. Loyseau, Act. hyp., ch. 4, n° 2.

(3) Loyseau, loc. cit. Arg. de la loi 16, § 6, Dig., De pig. et hyp.

(4) L. 21, § 3, Dig., De pig. et hyp. Dans ce cas, le créancier qui recevait plus qu'il ne lui était dû, devait remettre le surplus au débiteur.

s'il n'avait pas vendu, il n'aurait pas pu soustraire le gage aux voies d'expropriation organisées par la loi, à moins de payer entièrement sa dette (1); donc, le tiers détenteur qui n'avait pas plus de droits que lui, ne le pouvait pas davantage. On reconnaît là la logique inflexible des jurisconsultes romains.

Cependant, par leur inflexibilité même, ces combinaisons contrariaient vivement les transactions. Elles portaient le désordre dans la société civile où l'on voyait « *infinité de bonnes maisons ruinées, non par mauvais mes-* « *nage, mais pour n'avoir pas assez seurement acheté* (2). » Elles tendaient aussi à paralyser le commerce des choses; car si l'on veut qu'il conserve son essor, il faut écouter favorablement l'acquéreur qui oppose un titre loyal aux créanciers de son vendeur. Il est vrai que la chose est passée grevée en ses mains; mais elle y est passée moyennant un prix déterminé. La vente est sérieuse, sincère; elle mérite la protection de la loi. Protection stérile si l'acquéreur ne peut pas garder sa propriété en ne payant que son prix!

Ce sont ces idées qui ont fini par prévaloir dans le régime hypothécaire. On en trouve le premier germe dans une sorte de comédie judiciaire, imaginée par l'ancienne pratique française, sous le nom de décret volontaire (3); elles

(1) Tant qu'il reste dû un denier, le droit est le même. (Voy. Cujas, Pauli ad edictum, liv. 23, § idem juris est.)

(2) Loyseau, Act. hyp., ch. 1, n° 19. Junge, Edit de 1771.

Je signale à dessein ces inconvénients, car j'y trouve un argument de plus pour ne pas admettre au sujet des navires le système qui les engendrait.

(3) On sait que cette fiction reposait sur le principe que le decret ou adjudication forcée purgeait les hypothèques. (Suprà, n° 358.) Une fois le contrat de vente amiable passé, on simulait une obligation d'une somme quelconque, par le vendeur, au profit d'un prête-nom. En vertu de cette obligation et à défaut de payement, on saisissait reellement sur le vendeur, l'immeuble déjà vendu à l'amiable; on procedait ensuite, d'apres toutes les

ont été légalement consacrées par l'édit du mois de juin 1771, et enfin, elles ont reçu tout leur développement dans le Code Napoléon, qui forme aujourd'hui le droit commun en cette matière (1).

Or, on connaît parfaitement le système de ce Code. Personne n'ignore que l'acquéreur qui veut purger son immeuble des hypothèques qui le grèvent, doit offrir son prix d'acquisition aux créanciers de son vendeur. Par là, il fait passer le droit de ces derniers sur la somme dont il est débiteur ; il le circonscrit sur cette somme ; elle seule en est grevée et l'immeuble s'en trouve affranchi ; dès lors, en payant son prix, si inférieur qu'il soit aux charges inscrites, le nouveau propriétaire demeure complétement libéré de tout privilége ou hypothèque, du chef de son vendeur (2).

Je ne dois pas oublier de rappeler toutefois que ces adoucissements en faveur de l'acquéreur sont compensés au profit des créanciers par une prérogative très-importante : je veux parler du droit de surenchère. On sait, en effet, qu'en faisant l'offre de son prix, l'acquéreur doit notifier en même temps les conditions de son contrat, et que tout créancier inscrit a le droit, pendant quarante jours, de requérir la mise aux enchères publiques de l'immeuble, en prenant lui-même l'obligation d'en porter ou d'en faire porter le prix à un dixième en sus de celui qui a été stipulé dans le contrat ou déclaré par le nouveau propriétaire (3). C'est seulement lorsque les créanciers n'ont point usé de

formes requises pour les saisies sérieuses. On arrivait ainsi à l'adjudication dont le prix était le même que celui du contrat amiable. A ce moyen, les hypothèques etaient purgées sur l'immeuble dont le prix était distribué aux créanciers opposants. (V. Guichard, C. des exprop., p. 4 et 5.)

(1) Liv. 3, tit. 18, ch. 8, art. 2181 et suiv.

(2) Art. 2186 C. Nap.

(3) Art. 2185.

cette faculté, que la valeur de l'immeuble demeure définitivement fixée au prix stipulé dans les conventions de l'acquéreur et du débiteur; de sorte qu'on peut considérer ces conventions comme sanctionnées par la libre adhésion des créanciers intéressés.

Voilà par quelles combinaisons la loi hypothécaire a résolu le problème qu'engendre inévitablement le droit de suite entre les créanciers qui en sont investis et l'acquéreur de la chose grevée. C'est par ces distinctions qu'elle a amorti l'antagonisme qui tournait toujours, dans l'ancien droit, au préjudice des acquéreurs.

Maintenant, qu'y a-t-il, dans tout ceci, qui soit applicable aux acquéreurs de navires? Faut-il les maintenir sous l'empire des anciens principes ou les faire participer au bénéfice des innovations introduites dans le droit commun? En un mot, pour préciser davantage, peuvent-ils purger le droit de suite qui les menace?

405. Convenons que la négative peut invoquer des arguments qui ne manquent pas de gravité. En effet, il est incontestable que c'est une faculté en quelque sorte exorbitante, que celle qui est donnée à un acquéreur de déplacer le droit d'un tiers avec lequel il n'a pas contracté. Car enfin, ce droit assis sur une chose déterminée, telle qu'un immeuble ou un navire, il s'agit de le faire passer, par la purge, sur une somme d'argent; et cela, malgré le créancier, qui, au lieu d'une chose dont la valeur incertaine lui permettait de concevoir l'espérance d'être payé, ne va plus avoir pour gage qu'une somme d'argent dont le chiffre limité lui donne immédiatement la certitude de ne l'être pas. On peut dire, il est vrai, que ces inconvénients sont compensés par un avantage général qui doit l'emporter sur l'intérêt particulier. Je suis loin de le nier; mais il n'en est pas moins certain que, à s'en tenir aux principes du droit, c'est là une chose anormale et exceptionnelle.

Par suite, elle ne peut être admise qu'autant qu'elle est clairement écrite dans la loi ; or, il faut bien le dire, la loi qui concerne les navires ne contient pas là-dessus une disposition explicite.

Veut-on maintenant, dans le silence de la loi exceptionnelle, recourir aux analogies du droit commun ? C'est, en général, ce qu'il y a de mieux à faire. Mais ici, ne pourrait-on pas répondre que ce recours n'est pas possible, parce que, dans le droit commun, la faculté de purger n'a été admise qu'à la faveur du droit de surenchère, correctif qui n'existe pas dans le droit maritime. Or, s'il n'est pas permis aux créanciers de faire monter le prix au delà de ce qui a été fixé par la vente, est-il bien raisonnable de les contraindre à l'accepter comme gage ?

406. A mes yeux, je le répète, ces raisons sont graves. Elles me paraissent justifier les regrets que j'exprimais plus haut, de ne point trouver dans la loi une solution nette et catégorique sur une question de cette importance. Néanmoins, je pense que la faculté de purger doit être accordée à l'acquéreur, et je fonde cette opinion, sinon sur un texte formel, du moins sur ce qui me paraît être l'esprit évident et l'intention incontestable du législateur.

Et d'abord, est-il possible qu'il ait voulu refuser cette faculté à l'acquéreur ? Disons qu'il n'est pas permis de le penser. Il y a dans le droit des théories qui s'imposent en quelque sorte à tous les esprits, en vertu de leur indispensable nécessité. Or, quand on voit la marche qu'avaient suivie les idées au sujet de la purge, les ruses imaginées pour l'introduire dans la pratique, on peut affirmer qu'en 1807, lors de la rédaction du Code de commerce, nul ne songeait à remonter ce courant, auquel le droit commun venait de faire une large place, pour soumettre les acquéreurs de navires au régime impitoyable du droit romain.

Mais d'ailleurs n'avons-nous pas, dans notre article lui-

même, une révélation de la volonté contraire? Pourquoi, en effet, a-t-on pris la peine d'indiquer à l'acquéreur les moyens de contraindre les créanciers à manifester leurs droits? Notons bien que, dans les législations qui n'admettaient pas la purge, rien de pareil n'existait. Lorsque l'acquéreur était inquiété par les créanciers de son vendeur, il délaissait ou payait les créances, et tout était dit; mais jamais on ne lui imposait la charge de provoquer leurs diligences par une interpellation. Puisqu'il était obligé de les payer, c'était tant mieux pour lui, en définitive, s'ils laissaient leur droit sommeiller. Il avait la chance d'arriver ainsi à la prescription; et, en attendant, il jouissait du repos qu'on lui laissait.

Au contraire, lorsqu'on a voulu donner à l'acquéreur le droit de purger en offrant ou en payant son prix, on a dû l'obliger d'abord à mettre les créanciers en demeure de se présenter. Tel est, par exemple, le mécanisme de la purge organisée par l'édit de 1771, rendu à une époque où les priviléges et hypothèques n'étaient soumis à aucune inscription (1).

Or, dès là que cette nécessité d'interpeller les tiers est imposée par notre article à l'acquéreur du navire, je crois pouvoir en conclure qu'il a le droit de purger, par l'offre de son prix, ces droits qu'on lui ordonne de faire sortir de l'obscurité. Autrement, on aperçoit que sa position serait pire encore qu'elle n'était dans l'ancien droit, et je crois qu'un tel résultat est de nature à jeter une véritable lumière sur la question. Qu'on dise que le texte de la loi est incomplet, je le concède parfaitement; mais ce qui en existe révèle son esprit avec assez de puissance pour qu'on soit tenu de s'y conformer.

Quant à l'objection tirée de ce que la loi maritime n'accorde pas aux créanciers le droit de surenchère, je suis

(1) Art. 8.

loin sans doute d'en méconnaître l'importance; mais il ne faut pas oublier non plus que les créanciers ne seraient pas tenus d'accepter un prix manifestement inférieur à la valeur du navire. La modicité du prix est un indice de fraude qui leur permettrait de faire annuler la vente elle-même.

Ainsi donc, en résumé, l'acquéreur, lorsqu'il est actionné en délaissement par les créanciers, ou même avant toutes poursuites et pour les prévenir, peut purger leur droit de suite en leur offrant le prix moyennant lequel il a acheté. Tel est le principe. Il faut maintenant jeter un coup d'œil sur les questions qui s'y rattachent.

407. La première est de savoir s'il y a un délai pendant lequel l'acquéreur doit user de ce moyen de libérer son navire, à peine de se trouver déchu de la faculté de l'employer.

Ce point de droit me paraît très-sérieux à examiner pour les créanciers. Un exemple va faire sentir l'intérêt qu'ils peuvent y trouver.

Primus vend son navire à Secundus. Ce dernier lui fait aussitôt commencer un voyage dans les termes de l'art. 193. Pendant ce voyage, des oppositions surviennent de la part des créanciers et une action en délaissement est intentée. Si l'acquéreur n'a pas payé son prix, il est clair qu'il n'éprouve aucun embarras à l'offrir pour se mettre en dehors de ces contestations. Mais s'il a déjà fait un payement imprudent, ou même si sa position financière ne lui permet pas de consigner immédiatement une somme qui peut être considérable, il sera beaucoup moins pressé de payer. Dès lors, s'il n'est pas tenu de purger dans un certain délai, à peine de déchéance, il ne le fera pas. D'autant que, dans l'état des faits, il ne craint pas de poursuites d'exécution, puisque le navire étant en voyage ne peut être saisi.

Voici donc ce qui se produira. Le navire dont je m'occupe et qui voyage est exposé à des périls qui peuvent, à chaque instant, le faire disparaître. Supposons qu'il y résiste : à son retour, il sera soumis à la poursuite des créanciers; mais alors l'acquéreur purgera, et il n'éprouvera aucun inconvénient d'avoir attendu. Supposons, au contraire, que le navire périsse : on peut compter que l'acquéreur ne se décidera pas pour un second payement. Il dira aux créanciers : Votre droit est éteint par la perte de la chose. En sorte que, par le fait, les risques du voyage pèseront vraiment sur ces derniers.

Mais, à l'inverse, s'il y a pour l'acquéreur une déchéance à redouter, sa conduite sera toute autre. Actionné comme tiers détenteur, il sentira la nécessité de prendre un parti immédiat. En cet état, il n'est pas douteux qu'il ne puisse renoncer au droit de purger, en ne faisant pas l'offre de son prix; en conséquence, les créanciers resteront soumis aux dangers de la navigation. Mais il est possible aussi que l'acquéreur ne veuille pas s'exposer, soit à délaisser le navire à son retour, soit à payer la totalité des créances des opposants. C'est pourquoi les créanciers ont une chance de plus pour qu'il se décide pour la purge; et alors le prix, une fois offert et consigné, leur restera acquis, quel que soit le sort définitif de la navigation. D'où suit que les créanciers auraient un avantage incontestable à ce que l'acquéreur fût tenu d'opter pour la purge dans un délai déterminé.

408. Or, je crois que c'est aussi à cette solution que doivent conduire les principes. Je le pense ainsi par analogie de ce qui se passe en matière hypothécaire, où l'on admet généralement que le délai de la sommation de délaisser est de rigueur, et que l'acquéreur qui le laisse expirer sans faire les notifications prescrites pour la purge est définitivement déchu du droit de purger (1). Cette solution, fon-

(1) M Troplong, Priv. et Hyp., nº 916.

dée comme on sait sur ce que la sommation de délaisser est le principe d'une action hypothécaire contre laquelle le purgement en temps utile est la seule exception admissible (1), me paraît d'autant mieux applicable ici, que nous sommes en présence d'une véritable action. Dans notre situation, l'acquéreur est poursuivi en délaissement; il est traduit en justice à cette fin (2). Tant que le jugement n'est pas rendu, il peut repousser l'action en purgeant; mais lorsqu'une décision est intervenue et a ordonné le délaissement, si mieux il n'aime payer toutes les dettes, il est trop tard. Cette décision constitue un droit acquis pour les créanciers.

C'est pourquoi je pense qu'après le jugement de l'action en délaissement, l'acquéreur serait déchu du droit de purger (3).

409. On demande maintenant dans quelle forme devra se faire la purge?

Pour moi, je crois que l'acquéreur y procédera régulièrement en faisant l'offre de son prix, avec les intérêts, à tous les créanciers opposants connus au moment où il veut purger. J'emprunte ainsi à la forme de la purge immobi-

(1) M. Troplong, loc. cit.

(2) Suprà, n° 396.

(3) Je ne sais si j'ai besoin de faire remarquer qu'il n'y aurait aucune induction à tirer contre cette conclusion de l'art. 2173 du C. Nap. Cet article, il est vrai, décide que le délaissement peut encore être fait, même après que le tiers détenteur a *subi condamnation* en cette qualité. Mais ces mots font allusion à une condamnation rendue dans des termes tout à fait différents du jugement qui nous occupe. Il est évident, en effet, qu'il n'est point question dans l'art. 2173 d'une décision ordonnant que le délaissement sera fait, puisque le régime hypothécaire ne connaît plus les décisions de ce genre. Il s'agit donc simplement, dans cet article, d'un jugement décidant que l'immeuble est affecté au droit d'un créancier; en un mot, d'un jugement portant déclaration d'hypothèque, sans rien ordonner quant à l'exécution.

lière (1) ce qui peut être appliqué aux navires, et j'en écarte tout ce qui a trait à la notification du contrat, dont le but est de permettre aux créanciers de surenchérir.

Mais, je le répète, cette offre devrait être faite à *tous* les créanciers opposants, c'est à dire sans distinction des dettes exigibles ou non exigibles. Le tiers détenteur qui veut purger n'a point à se préoccuper de cette question d'exigibilité. La purge, en effet, n'a qu'un seul but : c'est de faire passer les charges de la chose sur le prix qui la représente. Or, les créances à terme n'affectent pas moins la chose que les créances exigibles ; par conséquent, elles doivent être comprises dans la procédure qui a pour objet d'accomplir cette sorte de subrogation.

D'un autre côté, l'offre ne doit être faite qu'aux opposants connus, et la raison en est si claire qu'elle n'a pas besoin d'être écrite. Disons seulement que par le délai que notre article accorde aux créanciers pour se faire connaître, il arrivera fréquemment que l'acquéreur ne purgera, en réalité, qu'à l'égard de quelques-uns de ceux qui ont des droits sur le navire. Mais ce qu'il fait à l'égard de ceux qui se sont montrés est censé fait à l'égard de tous.

410. Autre question. L'acquéreur peut-il se contenter d'offrir son prix ou faut-il qu'il le consigne?

Dans le droit commun, la rédaction de l'art. 2186 du C. Nap. semble le laisser maître de garder le prix en ses mains pour le payer à ceux qui seront en mesure de le recevoir, ou de le consigner. C'est pourquoi l'on admet généralement que la consignation est plutôt une faculté pour arrêter le cours des intérêts, qu'une obligation rigoureuse pour l'acquéreur (2). Toutefois, on reconnaît aussi aux créanciers le droit d'exiger cette consignation s'ils redoutent l'insolva-

(1) Art. 2184 C. Nap.

(2) M. Tarrible, Transcrip., p. 130, col. 2. M. Troplong, Priv. et Hyp., n° 958 *ter*.

bilité du tiers détenteur (1). Or, dans le silence du Code de commerce, ces solutions se présentent naturellement pour répondre à nos préoccupations.

Je crois cependant que les circonstances particulières dans lesquelles la question se pose pourraient, jusqu'à un certain point, les faire considérer comme insuffisantes. Remarquons, en effet, que, dans le cas de l'art. 2186 du C. Nap., les créanciers auraient toujours, faute de réalisation des offres, l'immeuble lui-même pour gage. Par conséquent, la consignation n'offre le plus souvent qu'une précaution surabondante. Mais le navire est un gage infiniment plus exposé que l'immeuble. S'il se perd et que l'acquéreur ne réalise pas ses offres, que restera-t-il aux créanciers?... Je suis donc porté à penser que, même sans craindre actuellement pour la solvabilité du tiers détenteur, ils seraient fondés à exiger de lui la consignation du prix offert.

411. Quant à la consignation, je crois qu'elle devrait être faite directement par l'acquéreur, à la charge des oppositions existantes, sans qu'il y ait besoin de faire au vendeur et aux créanciers les offres prescrites par l'art. 1259 du Code Napoléon. Ces offres résultent suffisamment de la déclaration par lui faite qu'il est prêt à acquitter toutes les créances conservées par une opposition, jusqu'à concurrence de son prix.

On voit que je transporte encore ici dans le droit maritime les formes rapides et économiques que la jurisprudence et la doctrine appliquent généralement à l'acquéreur d'un immeuble qui veut consigner son prix (2).

Seulement, l'acquéreur devrait, pour arrêter le cours

(1) M. Troplong, ibid. M. Grenier, t. 2, p. 368.

(1) Voy. les autorités très-nombreuses citées à ce sujet par M. Gilbert, sur l'art. 2186, nº 11, C. Nap.

des intérêts, notifier aux créanciers l'acte de consignation (1).

412. Passons à un autre point de vue.

Nous avons admis que l'acquéreur d'un navire actionné en délaissement par les créanciers de son vendeur avait le droit de libérer sa chose en offrant son prix d'acquisition. Mais ce n'est là qu'une faculté admise en sa faveur. Il peut l'employer ou y renoncer, à son choix, selon qu'il juge l'un ou l'autre parti favorable à ses intérêts. Or, s'il y renonce, il se retrouve en face de l'action en délaissement ou du jugement qui l'a admise, et il faut voir ce qui lui reste à faire.

D'abord, il est certain qu'il peut délaisser le navire, puisque c'est le but de l'action ou l'objet de la condamnation prononcée contre lui. Ne perdons jamais de vue, en effet, qu'il n'est poursuivi que comme tiers détenteur et non comme obligé personnel. Il n'est actionné que comme *bien-tenant*, selon l'expression des auteurs qui ont élucidé toutes ces conséquences du droit de suite. Dès lors, en délaissant aux créanciers l'objet de leur gage, ils n'ont rien de plus à réclamer : « *Si rem restituat, æquè absolvendus est* (2). »

Au surplus, c'est un droit que tous les auteurs reconnaissent au profit de l'acquéreur du navire; seulement ils ne sont pas d'accord sur la qualification qui doit lui être donnée. Plusieurs se servent pour l'exprimer du mot *abandon* (3); Valin l'appelle un *déguerpissement* (4); quant à moi, je crois devoir conserver le mot consacré dans la langue du droit pour caractériser la situation qui m'oc-

(1) M. Troplong, loc. cit., n° 958 *quater*. Voy. cep. Amiens, 20 février 1840. (Dev., 42. 2. 118.)

(2) L. 16, § 3, Dig., De pign. et hyp.

(3) M. Alauzet, t. 3, p. 26. Dageville, t. 2, p. 45.

(4) Liv. 2, tit. 10, art. 2, t. 1, p. 604. Junge, Boulay-Paty, t. 1, p. 162.

cupe, et c'est pourquoi je continue de l'appeler un *délaissement* (1).

413. Mais à côté de cette diversité d'expressions qui serait par elle-même peu digne d'attention, vient se placer maintenant une divergence bien autrement sérieuse sur les effets de ce que j'appelle un délaissement, d'autres un abandon et Valin un déguerpissement. Ici, nous sortons des questions de mots pour pénétrer dans des discussions de doctrine, et la question mérite d'arrêter notre attention.

Quelles sont donc les conséquences de cette remise du navire si diversement qualifiée?

Aucun des auteurs que j'ai nommés n'a cru devoir s'en occuper en thèse; mais il est facile de reconnaître qu'ils raisonnent constamment comme si ce qu'ils appellent l'abandon enlevait à l'acquéreur qui le fait la propriété du navire et brisait complétement le contrat qu'il a formé avec son vendeur. « On se trouve alors, disent-ils, dans la même « situation que si jamais le navire n'avait été vendu (2). » Or, on aperçoit immédiatement les déductions qui doivent naturellement découler de ce point de départ (3). C'est pourquoi je crois devoir combattre, au moment où je le rencontre, le principe qui les engendre : il nous sera plus facile ensuite d'en repousser les conséquences.

A mes yeux, en effet, rien n'est moins exact que ce point de vue. Non! L'acquéreur qui fait délaissement ou abandon (comme on voudra), ne perd pas la propriété du navire; il n'en perd que la possession naturelle (4). Son dé-

(1) On pourrait trouver, j'en conviens, que l'expression de délaissement a elle-même un inconvénient dans le droit maritime : c'est de prêter à la confusion avec le délaissement en matière d'assurance. Mais celle d'abandon présente le même danger, puisque l'art. 216 C. com. prévoit aussi le cas d'un abandon maritime.

(2) Loc. cit.

(3) Infrà, nos 418, 438, etc.

(4) Loyseau, Du déguerp, l. 6, ch. 7, no 1.

laissement a pour but de permettre aux créanciers de son vendeur d'exercer leur droit de suite sur le navire (1); mais il demeure propriétaire en vertu de son contrat. En un mot, il est exactement dans la situation d'un acquéreur d'immeuble qui en fait le délaissement aux créanciers hypothécaires de son vendeur (2).

414. D'où vient donc que tant de jurisconsultes aient été conduits à considérer l'opinion contraire comme la plus rationnelle? Je suis obligé de déclarer qu'ils n'en ont pas dit le motif; mais j'ajoute qu'en remontant à la source commune où ils ont puisé, il n'est pas impossible de le découvrir. Cette source, c'est l'ouvrage de Valin, qui est notre guide à tous, mais dont il est bon néanmoins de vérifier les solutions avant de les adopter.

Voyons donc sur quoi Valin fondait celle-là.

Il y a, je l'avoue, un argument qu'on pourrait s'attendre à trouver dans son livre et qui permettrait de la présenter sous des dehors spécieux. On se rappelle, en effet, que d'après l'éminent commentateur, l'action qui appartient aux créanciers pour exercer leur droit de suite n'est autre qu'une action révocatoire (3). Or, pourrait-on dire, lorsque, sur cette poursuite, l'acquéreur abandonne le navire, cet abandon n'est autre chose qu'un acquiescement à l'action dirigée contre lui, et par suite son abandon a pour effet de faire considérer la vente comme non avenue, puisque c'était là ce qu'on avait le droit de demander contre lui.

Cette explication, je le répète, ne serait que spécieuse. Il me suffirait, pour y répondre, de renvoyer aux explications par lesquelles je crois avoir démontré que l'action des

(1) Suprà, n° 395.
(2) Voy. là-dessus M. Troplong, Priv. et Hyp., n° 785, et art. 2173 C. Nap.
(3) Suprà, n° 393.

créanciers ne peut point être une action révocatoire (1). Mais je m'aperçois qu'à l'égard des auteurs modernes ce renvoi est inutile : car tout en admettant que l'abandon réduit la vente au néant, ils reconnaissent cependant que les créanciers ne pourraient la faire annuler que dans le cas de fraude (2). C'est concéder bien clairement que le droit de suite n'engendre pas par lui-même l'action révocatoire, et par conséquent c'est renoncer à expliquer par cette action comment l'abandon prive l'acquéreur de la propriété du navire.

Il y a mieux. Je crois qu'à l'égard de Valin lui-même le renvoi dont je parle serait superflu, parce qu'il nous a montré par un mot que, dans sa pensée, l'opinion que je combats se rattachait à une toute autre théorie : c'est le mot *déguerpissement*, qu'il emploie comme synonyme de ce que ceux qui ont admis ses solutions sans contrôle appellent uniformément abandon du navire; mot caractéristique, très-connu dans l'ancien droit, et qui est en quelque sorte, à lui seul, la synthèse de tout un système. Or, on va voir, en se rendant compte de ce que c'est que le déguerpissement, combien il est impossible d'en transporter dans notre sujet le principe ou les effets. Je demande pardon de me livrer ici à une étude aussi étrangère en apparence à un commentaire sur le droit maritime. Mais Valin est en possession d'une autorité si grande et si légitime, qu'on ne peut abandonner la voie qu'il a tracée, et dans laquelle il a entraîné tant d'auteurs à sa suite, qu'à la condition de démontrer son erreur.

415. Je rappellerai donc que, dans l'ancienne jurisprudence, les droits réels sur les immeubles avaient donné naissance à deux sortes d'abandon de la chose qui en était grevée. L'une était le déguerpissement; l'autre le délais-

(1) Suprà, loc. cit.

(2) Dageville, t. 2, p. 51. M. Alauzet, t. 3, p. 26.

sement : deux choses souvent confondues par les praticiens de l'ancien droit français (1), quoiqu'il y eût « *de très-grandes différences entre les deux* (2). »

L'un et l'autre sans doute avaient pour but l'abandon ou délaissement de la chose soumise au droit de suite. Mais le déguerpissement était l'abandon de l'*héritage;* et le délaissement, l'abandon *de la possession* de l'héritage (3). Par le déguerpissement, le tiers détenteur perdait à la fois la possession et la propriété (4). Il y avait pour lui privation et perdition immédiates (5) et sans retour (6) de l'immeuble qui en était l'objet. « *Déguerpir*, disait énergiquement Loyseau, *signifie deschasser de soy tout le droict qu'on a en la chose* (7). »

Par le délaissement, au contraire, le tiers détenteur perdait, il est vrai, la possession naturelle de la chose, c'est à dire la *nue détention et occupation* (8) ; mais il en conservait, et la possession civile et la propriété (9). En un mot, il en demeurait propriétaire et seigneur (10).

Telles étaient, dans l'ancien droit, les différences bien caractéristiques du déguerpissement et du délaissement.

416. Maintenant, pour en revenir à notre sujet, la question se réduit à ceci : à laquelle de ces procédures faut-il rattacher l'abandon du navire fait par l'acquéreur aux

(1) Loyseau, Tr. du déguerp., liv. 1, ch. 2, n° 14.

(2) Loyseau, loc. cit. Voyez aussi les détails que M. Troplong a donnés sur ce sujet, dans son Comment. des priv. et hyp. (n° 786), d'après les enseignements du savant jurisconsulte du XVIe siècle.

(3) Loyseau, liv. 1, ch. 2, n° 14; liv. 5, ch. 14, n° 1.

(4) Ibid., n° 13.

(5) Liv. 6, ch. 1, n° 2.

(6) Ibid, n° 29.

(7) Ibid., n° 2.

(8) Liv. 6, ch. 7, n° 1.

(9) Ibid et liv. 5, ch. 14, n° 1.

(10) Liv. 1, ch. 2, n° 13. — Junge, Pothier, Int. au tit. 20 de la cout. d'Orl. n° 51.

créanciers de son vendeur? Tout est là. Si, comme le pense Valin, cet abandon est synonyme de déguerpissement, il est évident qu'il entraîne, pour celui qui le fait, perte de la propriété; mais si, comme je le soutiens, il ne faut y voir que l'application des règles du délaissement à un objet particulier, la conséquence opposée sera la vraie.

Eh bien! je ne crains pas de l'affirmer : poser ainsi la question, c'est la résoudre. Je ne dis pas seulement au point de vue de notre droit actuel, pour qui le déguerpissement est un errement inconnu, mais même au point de vue des anciens principes auxquels se référait Valin. Ai-je besoin de rappeler, en effet, que le déguerpissement avait alors un caractère exceptionnel dérivant, non-seulement de ses effets, mais surtout de la spécialité de son emploi. C'était une sorte d'abandon exclusivement réservé aux détenteurs d'immeubles grevés de rentes foncières (1), c'est à dire de ces charges établies par le vendeur d'un héritage, dans le contrat même de la vente, et constituant à son profit la retenue d'une portion du droit foncier (2). Le délaissement, au contraire, était une mesure générale et de droit commun offerte à tous les tiers détenteurs qui voulaient se soustraire au droit de suite engendré par les simples hypothèques (3). C'est dans ces termes mêmes qu'il est passé dans la législation moderne avec les effets qu'il avait dans l'ancienne (4); et j'ajoute que c'est également au point de vue de l'abandon de la possession que nous avons été conduits, par la nature des choses, à en étendre l'application au droit maritime (5).

Ainsi donc, puisque le silence de l'Ordonnance obligeait ici son savant commentateur à jeter un regard sur le droit commun et à lui emprunter ses combinaisons, il me semble

(1) Loyseau, liv. 1, ch. 2, nº 13.
(2) Ib., ch. 3, nº 3.
(3) Liv. 1, ch. 2, nº 13; liv. 5, ch. 14, nº 1.
(4) C. Nap., art. 2168 et suiv.
(5) Supra, nº 395.

s'être trompé en fixant son choix sur une mesure spéciale, applicable seulement dans les cas déterminés par la loi, au lieu de s'en tenir à ce qui formait vraiment le droit commun en cette matière. Encore une fois, il n'y aurait pas à s'en préoccuper, s'il n'avait fait qu'adopter le nom de la procédure en déguerpissement; mais l'erreur prend un caractère grave et méritait d'être réfutée, parce qu'elle porte sur les effets aussi bien que sur le nom.

417. Or, si Valin s'est trompé, combien, à plus forte raison, la solution de ceux qui ont suivi sa doctrine dans le présent manque de justesse! Valin, du moins, ne commettait qu'une erreur de choix entre deux combinaisons qui avaient l'une et l'autre une existence légale; mais aujourd'hui, comme je l'énonçais il n'y a qu'un instant, c'est en vain qu'on chercherait dans le régime hypothécaire un vestige du déguerpissement et de ses effets : on n'y trouvera partout que le délaissement. Dès lors, il n'y a même plus de choix à faire, sinon entre ce qui est et ce qui n'est pas la loi.

Il est vrai que les auteurs dont je combats l'opinion pourraient ici me dire : Jamais nous n'avons rattaché notre doctrine aux règles du déguerpissement; jamais ce mot lui-même ne s'est trouvé sous notre plume. — Cela est vrai, répondrai-je à mon tour, mais si le mot n'y est pas, la chose est nettement indiquée par le plus énergique de ses effets; et, pour ma part, je n'ai parlé du déguerpissement qu'en cherchant à rattacher à une racine légale la doctrine que je voulais réfuter.

Au surplus, si ce ne sont pas les anciennes règles du déguerpissement qui, en réalité, servent de soutien à cette doctrine, je demanderai alors sur quoi l'on se fonde pour dire que l'abandon du navire doit faire considérer la vente comme n'ayant jamais existé. C'est là cependant ce qu'il faudrait nous dire, car un contrat régulier ne se brise pas

ainsi, par cela seul que l'acquéreur est obligé de céder aux exigences du droit de suite. Voici, je suppose, un homme qui achète un navire et qui le paye. Il est imprudent, je le veux; mais pourtant ce n'est pas une raison pour anéantir même ce qu'il a fait de légal. Eh bien! parce que, sur une action dirigée par un créancier qui a conservé son droit de suite, il abandonne le navire à ses poursuites au lieu de le payer en espèces, on vient nous dire que la vente n'existe plus! Bien mieux: on en tirera plus tard cette conséquence que cet acquéreur, qui cesse d'en être un, a perdu le droit d'exciper contre les créanciers non opposants de la déchéance de leur droit de suite (1)!... En vérité, il me paraît difficile d'aller plus loin dans la voie de l'arbitraire; et si ce n'est sur la théorie toute exceptionnelle du déguerpissement qu'on appuye ce système, où trouvera-t-on, je ne dis pas un texte, mais un principe pour l'appuyer?

Pour moi, je crois pouvoir dire avec la certitude que donne un examen approfondi, que la remise du navire, soit qu'on l'appelle abandon, soit qu'on l'appelle délaissement, n'opère point pour l'acquéreur qui la fait la perte de la propriété du bâtiment, mais seulement, comme disait Loyseau dans un cas analogue, « *un quittement de la possession et détention* (2). »

418. Dégageons tout de suite une conséquence importante de ce point de droit.

Nous raisonnons dans une hypothèse où l'acquéreur, sous le coup du droit de suite des créanciers de son vendeur, leur délaisse le navire. Après ce délaissement, ils le font vendre et s'en partagent le prix. Mais supposons que tous les créanciers soient payés sans que le prix de l'adjudication se trouve entièrement absorbé, à qui appartiendra l'excédant?

(1) Infrà, nº 438.
(2) Liv. 5, ch. 14, nº 1.

Dans le système de ceux qui pensent que l'abandon enlève à l'acquéreur la propriété du navire pour la reporter sur la tête du vendeur, il est clair que ce dernier seul aurait le droit de le réclamer. La solution serait la même avec la théorie de Valin, qui voit dans l'abandon un déguerpissement. Mais il en est autrement si l'on ne veut y voir qu'un simple délaissement ne dépouillant point l'acquéreur de son droit de propriété. Ce sera alors cet acquéreur qui aura le droit de se saisir de l'excédant de prix resté disponible après le payement des créanciers. C'est encore une des différences qui existaient dans l'ancien droit entre le délaissement et le déguerpissement. Ecoutons Loyseau : « Si après la vente et adjudication par décret de l'héritage « *délaissé* par hypothèque, il se trouvait plus d'argent « qu'il n'en faut pour payer toutes les dettes, le surplus « appartient à celui qui a fait le délaissement... *ce qui n'est* « *au déguerpissement* (1). » Je pense donc, après avoir démontré que ce qu'on appelle l'abandon du navire n'est pas autre chose qu'un délaissement, que ce serait à cette conséquence qu'il conviendrait de s'arrêter.

On voit déjà par ce seul exemple combien il est utile de préciser nettement les caractères légaux de l'abandon. Nous verrons plus tard se dérouler encore des corollaires importants des principes qui viennent d'être posés (2). Mais, pour le moment, il convient de vider les questions auxquelles peut donner naissance la faculté de délaisser.

419. Et d'abord, cette faculté est-elle illimitée? Je veux dire : Appartient-elle à tout le monde ?

Non. L'art. 2172 du Code Napoléon nous enseigne que pour avoir le droit de délaisser, il faut n'être pas personnellement obligé à la dette et avoir capacité d'aliéner. Or, il est évident que ces deux conditions tiennent à la subs-

(1) Liv. 6, ch. 7, n° 4.
(2) Infrà, n° 438.

tance du délaissement et devraient être respectées au sujet des navires comme au sujet des immeubles. Ainsi, un héritier du débiteur ne pourrait pas délaisser avant de s'être acquitté de la part et portion dont il est personnellement tenu, et tant qu'il resterait débiteur de la plus faible fraction, l'indivisibilité du droit de suite (1) ferait que la poursuite s'adresserait directement à lui et qu'il ne pourrait l'éluder par un délaissement.

Quant à la capacité d'aliéner, elle serait également exigée de celui qui voudrait faire le délaissement d'un navire, et ceci n'est point contraire à la règle que, par lui-même, le délaissement n'entraîne point aliénation de la propriété de la chose. Car, s'il ne la consomme pas, il y conduit par l'adjudication; et, dans tous les cas, il emporte aliénation de la possession, ce qui suffit pour que la capacité d'aliéner soit nécessaire à qui veut délaisser.

420. Maintenant, comment doit se faire le délaissement?

On sait qu'à cet égard, lorsqu'il s'agit du délaissement d'un immeuble, la procédure a été réglée d'une façon très-précise par l'art. 2174 du Code Napoléon, dont voici les termes:

« Le délaissement par hypothèque se fait au greffe du « tribunal de la situation des biens, et il en est donné « acte par le tribunal.

« Sur la pétition du plus diligent des intéressés, il est « créé à l'immeuble délaissé un curateur sur lequel la « vente de l'immeuble est poursuivie dans les formes pres- « crites par les expropriations. »

Or, je crois que c'est encore par cette disposition que les lois de l'analogie conduisent à régler le délaissement du navire, sauf à tenir compte des différences essentielles qui peuvent exister entre les deux objets auxquels il s'agit de l'appliquer.

(1) Suprà, t. I, nº 45.

Ainsi, en premier lieu, je pense que le délaissement du navire doit se faire en justice, comme celui des immeubles. La raison que j'en donnerai est qu'à mes yeux cette forme de procéder n'est point arbitraire, elle ne tient point du tout à la nature de la chose délaissée ; elle est fondée sur un principe plus général qui comprend également tous les objets auxquels elle s'applique.

Pourquoi, en effet, procéder en justice? C'est que, à l'inverse de ce qui se passait dans le droit romain, le tiers détenteur, chez nous, ne délaisse pas la possession de la chose au créancier qui le poursuit, sauf à ce dernier à la vendre comme il l'entendra ; il la délaisse à tous les créanciers, ou, pour mieux dire, à toutes les créances, pour être vendue publiquement et judiciairement. Le délaissement, dès lors, est une sorte de séquestre qui doit se faire, non dans les mains de la partie intéressée, mais dans celles de l'être moral qui représente tous les intérêts.

Aussi, est-ce une très-ancienne vérité dans le droit français, que la poursuite en délaissement, au lieu de conduire le créancier, comme dans le droit romain, à l'obtention d'un gage conventionnel, lui procure seulement un gage de justice. « C'est pourquoi, ajoute très-« justement Loyseau, au lieu que les Romains disaient : « *Pignoris jure tradere*, nous disons : *Pignoris jure di-« mittere*, délaisser la chose par hypothèque (1). » Formule que l'on peut, pour l'appliquer aux navires, traduire en disant : Délaisser la chose par droit de suite.

421. Quant au tribunal devant lequel doit s'accomplir cette procédure, on comprend que la disposition de l'article 2174 du Code Napoléon ne pourrait être littéralement appliquée. Il est incontestable, en effet, qu'elle est fondée sur la nature immobilière de la chose, et que le navire ne remplit point les conditions en vue desquelles elle a été

(1) De l'act. hypoth., ch. 5, n° 1.

édictée. Je crois donc qu'il faudrait substituer ici, au tribunal de la situation des biens, le tribunal civil du domicile du tiers détenteur (1). Au surplus, j'ai déjà eu l'occasion de développer, au sujet de la procédure de l'action en délaissement, les arguments qui me paraissent venir à l'appui de cette substitution (2). J'y renvoie.

Je ferai seulement remarquer que je parle ici du tribunal *civil* et non du tribunal de commerce, dont je m'occupais dans le passage auquel je me réfère. La raison de cette différence est qu'il s'agit maintenant d'une mesure d'exécution qui excède la compétence commerciale (3).

422. Enfin, la dernière question que soulève l'application de l'art. 2174 à notre sujet est celle qui concerne la nomination d'un curateur à la chose délaissée. Est-il nécessaire d'accomplir cette formalité lorsqu'il s'agit d'un navire?

J'avoue qu'au premier abord la question m'a paru douteuse. Nous sommes si bien accoutumés à penser que ces formes de procéder ne sont point applicables aux meubles, que la nature mobilière du navire me semblait y répugner. Mais un examen plus sérieux n'a pas tardé à me convaincre de l'erreur dans laquelle un premier mouvement m'avait entraîné.

Précisons bien, en effet, la situation à laquelle il faut pourvoir. Dans notre hypothèse, qui est celle du second paragraphe de l'art. 2174, le tiers détenteur du navire l'a délaissé aux créanciers et il s'agit d'organiser les poursuites qui doivent conduire à la vente judiciaire du bâtiment. Or, contre qui seront dirigées ces poursuites? Sera-ce contre le débiteur personnel? Mais il n'est pas propriétaire de l'objet saisi; il n'y a aucun droit; c'est sur la tête de

(1) M. Pardessus, Dr. com., n° 950.
(2) Suprà, n° 402.
(3) C. proc. civ., art. 442.

l'acquéreur que la propriété continue de résider, puisque, par le délaissement, il n'en a abandonné que la possession naturelle (1). Il n'y a donc pas possibilité d'agir contre le débiteur.

D'un autre côté, agira-t-on contre le tiers détenteur? Mais la saisie est fondée sur un refus de payement, et il n'est pas débiteur! Dira-t-on qu'il est propriétaire du navire? Je réponds qu'à l'égard des créanciers sa propriété n'est qu'un droit abstrait qui ne peut donner de prise contre lui, parce qu'il ne fait obstacle ni à la saisie ni à la vente. Par son délaissement, l'acquéreur a laissé le champ libre à la poursuite; il n'a pas voulu en être l'adversaire; il s'est retiré. Comment lui infliger le rôle de partie saisie, lorsqu'il a tout sacrifié pour n'avoir pas à le subir? Ce serait plus qu'une injustice, ce serait un véritable non-sens; et j'ose dire que cette vérité reconnue par le droit civil est plus palpable encore lorsqu'il s'agit de commerçants dont le crédit est souvent la plus belle fortune.

Cependant, si on ne peut poursuivre l'exécution du navire délaissé ni sur le débiteur qui n'est plus propriétaire, ni sur le tiers détenteur que son délaissement y rend étranger, il faut bien que ce soit contre un tiers : or, ce tiers sera précisément le curateur nommé par la justice, comme porte l'art. 2174 du C. Napoléon.

423. J'arrive enfin à la troisième hypothèse qui peut se présenter, je veux parler de celle où l'acquéreur ne remplit ni les formalités de la purge, ni celles du délaissement. Il est bien évident, en effet, que cet acquéreur peut ne rien faire pour se soustraire au droit de suite des créanciers de son vendeur : *Nemo potest præcisè cogi ad factum.* D'ailleurs, il y a des circonstances où, le voulût-il, il ne pourrait, soit employer le moyen de libération qu'offre la purge,

(1) Suprà, nº 413.

soit se mettre par le délaissement à l'écart des poursuites. Mais alors quelle est sa situation?

Elle nous est clairement indiquée, quant au fond du droit, par les dispositions des articles 2167, 2168 et 2169 du C. Nap., c'est à dire que, sauf à profiter des termes et délais accordés au débiteur originaire, le tiers détenteur est tenu de toutes les dettes qui grèvent le navire. Il ne peut pas se contenter de les payer jusqu'à concurrence de ce qu'il doit; il faut qu'il les solde intégralement en capital, intérêts et frais. Sinon, il doit ressentir le plein et entier effet du droit de suite auquel il est resté volontairement exposé; et faute de payement intégral, les créanciers peuvent saisir leur gage sur lui, comme ils l'auraient fait sur leur débiteur.

424. Mais, je le répète, ces dispositions du Code Napoléon ne seraient applicables qu'en ce qui touche le fond du droit; car sous le rapport des formes de la procédure, il me paraîtrait nécessaire d'y introduire quelques modifications.

Ainsi, par exemple, il ne saurait être question ici d'un intervalle de trente jours entre le commandement et l'exécution. Ce délai, qui n'a été adopté qu'en vue de la saisie des immeubles, n'aurait aucun point d'appui rationnel lorsqu'il s'agit de navires. D'où suit qu'il conviendrait de l'écarter pour y substituer, par voie d'analogie, le délai de vingt-quatre heures requis par la loi maritime entre le commandement et la saisie des bâtiments de mer. Au reste, j'ai déjà eu l'occasion de traiter incidemment cette question (1).

Une seconde modification qui me semble devoir être apportée à l'art. 2169 appliqué aux navires, porte sur les formes de l'interpellation que le créancier est tenu d'adresser à ceux qu'il veut poursuivre.

L'art. 2169 nous dit, en effet, que cette interpellation se fait au moyen d'un commandement de payer adressé au débiteur originaire et d'une sommation de délaisser faite

(1) Suprà, n° 399.

au tiers détenteur. Cette double action se comprend dans la procédure hypothécaire; car au moment où elle se produit, le tiers détenteur n'est pas déchu du droit de purger et n'est encore devenu débiteur d'aucune obligation personnelle. Il ne le deviendra même jamais si, sur la sommation de délaisser, il purge ou délaisse.

Mais la situation n'est pas la même lorsqu'il s'agit d'un tiers détenteur d'un navire. Dans cette hypothèse, comme je l'ai dit, la poursuite contre l'acquéreur ne commence pas par une sommation; elle commence par une action en justice tendant à faire décider que le bâtiment est affecté à la créance du demandeur et que le tiers détenteur sera tenu, ou de délaisser, ou de payer cette créance. Sur cette action, il faut supposer que le tiers détenteur n'a point purgé par l'offre de son prix et qu'il a été condamné à délaisser ou payer. Dès lors, il peut être poursuivi personnellement pour l'exécution de cette condamnation qui lui est personnelle. D'un autre côté, il est inutile de mêler à ces poursuites le débiteur originaire; il n'a rien à y faire, puisque ce n'est pas contre lui qu'a été rendu le jugement. C'est pourquoi je suis porté à penser que, dans ce cas, le créancier pourrait agir contre le tiers détenteur seul et par voie de commandement, en vertu du jugement qu'il a obtenu contre lui.

425. Voilà ce que j'avais à dire sur l'exercice du droit de suite contre le tiers acquéreur d'un navire. Au point de vue selon lequel j'ai cru devoir envisager l'explication de notre article, il est certain que le sujet n'est point épuisé. Plus d'une question de détail pourrait encore trouver sa place dans mon commentaire. Néanmoins, j'arrête ici des développements dont l'utilité peut faire pardonner la sécheresse, mais ne l'efface point.

Peut-être même trouvera-t-on que j'aurais pu le faire plus tôt. C'est une opinion dont je ne serais point bon juge;

mais je demanderai pourtant la permission de faire une réflexion à ce sujet.

La loi maritime a soumis les navires au droit de suite, et elle n'en a point réglé l'exercice ; c'est à dire qu'elle a laissé à l'état d'abstraction un principe qui n'a de valeur que par son application. Cependant, tous les auteurs qui l'ont commentée ont, sans exception, imité son silence et n'ont présenté là-dessus que quelques phrases sans précision. Pour moi, je n'ai point pensé que tel fût le rôle d'un véritable commentaire. Apercevant dans la loi une lacune incontestable, j'ai essayé de la combler en y appliquant tous les efforts d'une réflexion prolongée. Je l'ai fait à mes risques et périls et sans concevoir l'espérance d'éviter du premier coup tous les écueils d'un sujet inexploré ; mais je ne crains pas du moins d'affirmer l'indispensable nécessité de cette étude. Ceux qui en douteraient me permettront de leur rappeler les paroles du chancelier d'Aguesseau : « *La* « *voie par laquelle on parvient à obtenir justice, exige une* « *attention encore plus continuelle que le fond de la justice* « *même* (1). »

426. J'ai successivement indiqué les droits du créancier et les moyens de les exercer, les obligations de l'acquéreur et les façons diverses de les remplir. Il faut maintenant entrer dans un nouvel ordre d'idées. Soit, en effet, que l'acquéreur ait offert son prix ou délaissé, soit que l'on ait revendu le navire délaissé ou saisi, nous nous trouvons, après cette vente ou ce payement, en présence d'une somme d'argent dont il faut opérer la répartition entre les ayants droit.

Cette distribution a lieu à la requête du créancier le plus diligent. Il est dans le vœu de la loi qu'elle soit rapidement organisée.

(1) Lettre 88, fevrier 1730.

427. Toutefois, il est impossible d'admettre qu'elle puisse valablement être commencée avant l'expiration du délai pendant lequel des oppositions nouvelles peuvent être utilement faites. Jusqu'au dernier jour, ces oppositions peuvent se produire avec non moins d'autorité et de force que le premier. Les créanciers sont dans leur droit en usant des délais qui leur sont donnés. Ils ne peuvent en être privés par une distribution prématurée. Cette distribution faite avant les délais accordés pour produire les oppositions, serait entachée du même vice que la distribution faite avant l'expiration des trois jours dont parle l'article 212 du Code de commerce.

428. Maintenant, dans quelle forme doit se faire cette répartition du prix aux créanciers?

Aucune difficulté n'est possible, lorsque, par suite de délaissement ou de saisie, le navire a été vendu en justice. Tout se trouve réglé alors par les articles 210 et suivants du Code de commerce.

Mais la question peut paraître un instant plus délicate, lorsqu'il s'agit de distribuer le prix offert et payé par l'acquéreur. On pourrait dire alors qu'il n'y a pas eu saisie, mais vente volontaire; que dès lors les règles prescrites pour le cas de saisie, fondées la plupart, et notamment la brièveté des délais, sur la publicité de la vente, sont inapplicables lorsque ces conditions n'ont pas existé, et qu'il faut alors en revenir aux règles du droit commun sur la distribution par contribution.

Ces raisonnements pourtant ne sont pas décisifs. Si la vente n'a pas reçu la publicité d'une vente sur saisie, on ne peut nier cependant qu'elle ait été connue des intéressés, puisque leur opposition est fondée précisément sur la connaissance qu'ils en ont eue. Or, pourvu qu'ils soient régulièrement appelés, ils n'ont rien à objecter sur l'emploi d'une procédure qui, dans leur intérêt même, a paru,

par sa rapidité, présenter plus d'avantages que le droit commun.

429. Je dis : Pourvu que les créanciers soient régulièrement appelés. C'est, en effet, une nécessité de premier ordre. Il faut les mettre à même de demander leur collocation.

Mais ici se présente une nouvelle difficulté. Dans le cas de vente judiciaire, les oppositions doivent être faites au greffe du tribunal (1). Le poursuivant, tenu d'appeler tous les opposants, a donc toute facilité pour les connaître. Dans le cas de vente volontaire, au contraire, ces oppositions ont été faites entre les mains de l'acquéreur. Lui seul les connaît régulièrement, et la révélation n'en peut être faite au poursuivant que par son intermédiaire. Mais le Code de commerce ne l'oblige pas à cette communication, qui peut devenir, en cas d'omission, la source d'une certaine responsabilité. Peut-on, dès lors, suppléer à son silence ?

J'incline vers l'affirmative. L'acquéreur a véritablement ici la position d'un tiers saisi. Il semble donc qu'à l'expiration des délais d'opposition, il devrait être tenu, conformément à l'article 575 du Code de procédure civile, de notifier la liste des oppositions conduites en ses mains, au premier créancier opposant, désigné par la priorité de sa poursuite comme le plus diligent. Que si un autre que le premier opposant voulait prendre le rôle de poursuivant, ce serait à lui à s'adresser à l'acquéreur pour connaître les créanciers qui doivent être appelés.

430. C'en est assez sur ces détails. Abordons maintenant les questions qui peuvent résulter des droits respectifs des créanciers que la distribution met en présence.

Il faut ici distinguer avec soin deux hypothèses, qu'il nous est arrivé de laisser confondues lorsque les solutions

(1) Infra, art. 212.

présentées leur étaient communes, savoir : l'hypothèse ou le prix à distribuer a été offert par l'acquéreur se soumettant docilement aux conséquences du droit de suite, et celle où la somme mise en distribution provient d'une revente judiciaire, par suite de délaissement volontaire ou de non délaissement. Non pas, je le dis tout de suite, que ces deux hypothèses doivent nous conduire toujours à des résultats différents, mais on reconnaîtra que si elles nous conduisent souvent au même but, c'est par des routes très-diverses. C'est pourquoi la distinction est utile, pour maintenir dans le raisonnement et les idées la rectitude et la clarté.

431. J'examine d'abord la première hypothèse : Le prix a été offert par l'acquéreur sans nouvelle mise aux enchères.

Les seuls créanciers qui puissent se le disputer sont ceux du vendeur. Quant à ceux de l'acheteur, ils ont pu acquérir, depuis la vente, des droits sur le navire, mais ils n'en ont aucun sur la somme qui représente le prix d'acquisition. Le navire seul est leur gage, et il est aux mains de leur débiteur.

432. La discussion doit donc, je le répète, se concentrer entre les créanciers du vendeur. Or, ces créanciers peuvent composer deux catégories : d'une part, ceux qui ont formé opposition en temps opportun ; d'autre part, ceux qui n'ont point agi dans les délais utiles. Quant aux premiers, ils ont un droit certain, incontestable sur le prix : pas de difficulté à leur égard. Mais quelle est la position des seconds ? Peuvent-ils prétendre à la concurrence avec les autres ?

Non, répond Valin d'une manière générale, et par application de l'axiome *vigilantibus jura subveniunt* (1).

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 2, t. 1, p. 604. — Junge, Boulay-Paty, t. 1, p. 161. — Dageville, t. 2, p. 44.

Toutefois, je crois que pour examiner la question sous toutes ses faces, il faut encore distinguer deux cas : ou bien l'acquéreur avait déjà payé son prix, ou bien il le devait encore au vendeur.

433. Dans le premier cas, l'acquéreur, quoiqu'il ne doive plus rien, n'en est pas moins obligé de payer une seconde fois. C'est la conséquence nécessaire du droit de suite. Mais, par cela même, il ne peut être réduit à cette dure extrémité qu'autant que ce droit a été conservé par une opposition. Pour tout ce qui dépasse la créance des opposants, il ne peut pas être recherché. Par conséquent, les créanciers qui ont encouru la déchéance ne peuvent rien réclamer : leur droit est éteint et ne peut produire aucun effet (1).

Qu'on ne dise pas, d'ailleurs, que cette extinction ne se produit qu'au profit de l'acquéreur et non des créanciers opposants, pour en conclure que ceux-ci ne seraient point recevables à en argumenter. Car il est évident que la concurrence des non opposants ne peut s'exercer sans réfléchir nécessairement contre l'acquéreur lui-même. Un exemple me servira à rendre saillante cette conséquence inévitable.

Je suppose un navire vendu 50,000 fr. et payé comptant. Dans les délais de la loi, des oppositions se révèlent pour une somme de 20,000 fr. Voilà l'acquéreur obligé de payer une seconde fois jusqu'à concurrence de cette somme. Il la consigne donc sans résistance et une distribution est ouverte.

Or, si l'on admet que les créanciers du vendeur, qui ont négligé de former opposition, aient néanmoins le droit de se présenter à cette distribution et d'y concourir avec les opposants, ceux-ci, qui ont conservé leur droit sur 50,000 fr., c'est à dire sur une somme suffisante pour être payés intégralement, se retourneront vers l'acquéreur et exigeront de lui un supplément de consignation. Il est incontestable

(1) Suprà, n° 384.

qu'ils y seront fondés, puisque tant qu'il leur reste dû quelque chose, ils ont le droit de réclamer le versement intégral du prix d'acquisition. Ce serait donc en réalité l'acquéreur qui pâtirait de cette admission des non opposants. C'est pourquoi il lui appartient de les repousser en leur objectant la déchéance qu'ils ont encourue; et s'il a ce droit, les créanciers opposants, qui sont ses créanciers en cette partie, peuvent l'exercer à sa place. On évite ainsi un circuit d'action sans modifier en rien le résultat auquel conduirait une procédure suivie dans tous ses développements.

Au reste, on aperçoit que le principe ne cesserait point d'être vrai, lors même que les oppositions formées représenteraient le chiffre total de l'acquisition, ou même une somme supérieure. Dans ce cas, il est vrai, l'acquéreur semblerait avoir moins d'intérêt à soulever contre les non exposants l'exception de déchéance; mais la question d'intérêt importe peu : il suffit qu'il ait le droit de le faire pour que le même droit appartienne aux créanciers opposants.

Ainsi, je suppose que, dans l'espèce citée, les oppositions faites s'élèvent à 60,000 fr. au lieu de 20,000, L'acquéreur consigne son prix total d'acquisition, soit 50,000 francs. En fait, il est certain que les collocations lui deviennent indifférentes. Mais, encore une fois, ceci ne change rien au point de droit. En effet, chacune des sommes qui seraient attribuées aux non opposants, pourraient être réclamées par lui, puisqu'à son respect ils n'ont aucun droit sur le prix qu'il paye une seconde fois; et s'il faisait cette réclamation, les opposants viendraient à leur tour exiger de lui la somme qu'elle aurait fait rentrer en ses mains. Or, il est évident que la neutralité de l'acquéreur, qui pourrait être calculée et concertée, ne peut pas préjudicier à ceux qui devraient profiter de l'exercice de son droit. Qu'il s'abstienne ou non de réclamer, il n'en a pas moins dans les mains une action; et, en droit, c'est

comme s'il avait la somme même qu'elle pourrait lui faire obtenir : « *Qui actionem habet, ad rem recuperandam, ipsam rem habere videtur* (1) » Par conséquent, les opposants seraient fondés à agir contre l'acquéreur comme s'il avait réellement reçu cette somme, c'est à dire à la lui demander; ou bien à exercer en son nom l'action qui doit la lui procurer; ou mieux encore à opposer immédiatement la déchéance à ceux dont la concurrence inopportune engendrerait des complications stériles.

434. Dans le second cas, c'est à dire lorsque l'acquéreur est encore débiteur de son prix d'acquisition, la situation se modifie. L'acquéreur, en payant, n'ayant fait qu'acquitter le prix qu'il devait, n'a aucun regard sur sa distribution : la somme tout entière appartient au vendeur ou à ses créanciers. Le sort de ceux-ci n'a donc aucune influence à redouter du droit de l'acquéreur. En conséquence, je crois que, dans cette hypothèse, il serait impossible aux opposants de prétendre que, par cela seul qu'ils ont formé opposition, ils doivent être préférés aux non opposants.

Sur quoi, en effet, s'appuieraient-ils pour soutenir cette prétention? Ils diraient : Avant la vente, tous les créanciers du propriétaire ont un droit direct sur le navire. Lorsque le navire est vendu, les créanciers vigilants qui conservent leur droit, le font passer, au moyen de leur opposition, de la chose affectée sur le prix qui la représente. Dès lors, ils ont sur ce prix un droit direct comme ils en avaient sur le navire; tellement que, si l'acquéreur le payait arrière d'eux, il ne serait pas moins obligé de le leur payer une seconde fois. Aussi, dans la distribution qui s'en fait, c'est en vertu d'un droit privatif, *jure proprio*, qu'ils demandent leur part. Quant à ceux, au contraire, qui n'ont point formé opposition, ils ont laissé éteindre leur droit direct; ils ne figurent dans la distribution que

(1) L. 15, Dig., De reg. juris.

comme représentant le vendeur, leur débiteur, à qui la somme est due; et cela est si vrai que, si le vendeur n'avait aucun droit, ils n'en auraient pas davantage (1).

Ceci posé, on trouve donc en présence : d'une part, des créanciers exerçant un droit direct, privatif; de l'autre, le vendeur, représenté par d'autres créanciers. Or, il est bien évident que le vendeur ne peut concourir avec les premiers; donc ceux qui exercent ses droits ne le peuvent pas non plus. C'est pourquoi, il faut arriver à reconnaître, d'une manière générale, que les créanciers non opposants ne peuvent concourir avec ceux qui ont formé opposition et qu'ils n'ont de prise que sur ce qui peut rester dû après que ceux-ci sont intégralement payés.

Je ne pense pas, je le répète, que ce raisonnement doive être accueilli ; et sa rigueur apparente ne saurait nous abuser sur sa faiblesse réelle.

En effet, il est incontestable que le créancier opposant a conservé un droit sur le navire, tandis que le non opposant a perdu celui qu'il avait. Mais ce droit, quel est-il? C'est le droit de suite. Or, ce droit par lui-même n'entraîne pas de préférence entre créanciers. La preuve, c'est que tous ceux du propriétaire en sont investis et que quelques-uns seulement sont privilégiés. Donc, accorder un rang de faveur aux opposants, par cela seul qu'ils sont opposants, serait créer un privilége en dehors de ceux que la loi a établis, ce qui n'est permis à aucun titre. D'où je conclus que leur opposition ne leur confère pas d'autres droits dans la distribution que ceux qu'ils tiennent de la nature de leur créance : ils ont un privilége, si elle est privilégiée; ils n'ont qu'un marc le franc, si elle est ordinaire.

435. Mais si l'opposition formée ne peut conférer le privilége à qui n'en avait point, le défaut d'opposition ne

(1) Suprà, n° 384.

peut-il pas le faire perdre à qui en avait un? Pour moi, l'affirmative est certaine, et les explications dans lesquelles je viens d'entrer me permettront de l'établir en peu de mots.

Nous venons de voir, en effet, qu'à défaut par le créancier de former opposition, son droit de suite sur le navire était évanoui sans retour. Or, qu'en résulte-t-il? C'est qu'à l'égard de ce créancier le prix dû par l'acquéreur ne représente pas le bâtiment. Ce n'est qu'une somme d'argent à laquelle il a des droits, parce qu'elle est la propriété de son débiteur; mais elle ne tient pas, en ce qui le concerne, la place du navire (1). Dès lors, il ne peut pas exercer son privilége sur un objet qui n'est pas celui sur lequel il est établi par la loi. Il avait un moyen sûr d'opérer le transfert de son droit du bâtiment sur le prix : c'était de former opposition; mais ne l'ayant point employé, la somme due à son débiteur n'est qu'une créance ordinaire, sans lien avec le navire, et sur laquelle il ne peut exercer qu'un marc le franc.

436. A l'appui de cette solution, tirée des seules déductions du raisonnement, les opposants invoqueraient encore celles que le droit commun a consacrées dans des situations analogues.

Ainsi, par exemple, il est de principe que l'hypothèque légale des femmes et des mineurs existe sans inscription (2). Par suite, l'acquéreur qui veut en dégrever son immeuble est tenu de mettre en demeure ceux à qui peut appartenir une telle hypothèque de la rendre publique en l'inscrivant (3). Eh bien! si cette interpellation demeure inefficace, la loi déclare que l'hypothèque est éteinte (4);

(1) Arg. de ce que j'ai dit, suprà, t. 1, n° 267.
(2) C. Nap., art. 2135.
(3) Ibid., art. 2194.
(4) Ibid., 2195.

et, comme conséquence, la jurisprudence décide généralement aujourd'hui que la femme ou le mineur ne peuvent concourir avec les créanciers hypothécaires qui ont conservé leur droit par une inscription (1). Pourquoi? C'est parce que la femme a perdu son droit de suite sur l'immeuble, et que dès lors la somme à distribuer ne représente plus l'objet sur lequel elle avait droit de prétendre une préférence. C'est en ce sens que la cour de cassation a pu dire : « La « femme qui a perdu son droit de suite sur l'immeuble ne « peut revendiquer un droit de préférence sur le prix, « puisque le prix n'est que la représentation de l'immeuble « affranchi de l'hypothèque, et que le droit de collocation « n'est que la continuation et la conséquence du droit de « suite (2). » Or, comme nous l'avons vu ci-dessus (3), il y a la plus grande analogie de principes entre les combinaisons organisées par notre article pour l'extinction du droit de suite sur les navires, et celles qu'a adoptées le droit commun pour l'extinction des hypothèques légales. Par suite, je crois qu'il n'y a rien de forcé à conclure des effets de l'une aux effets de l'autre.

Je n'ignore pas cependant que la jurisprudence que je viens d'invoquer a été vivement combattue (4); et quoique ses assises semblent s'élargir tous les jours, le poids des autorités dissidentes peut, jusqu'à un certain point, diminuer la force de l'argument que j'y ai puisé. Mais, s'il en était besoin, le droit commun nous en offrirait d'autres encore.

Je prends l'art. 2102 du Code Napoléon. J'y vois que le vendeur d'un objet mobilier est privilégié sur cet objet. Mais nous savons en même temps que ce privilége n'existe

(1) V. à ce sujet les autorités citées par M. Gilbert, C. Nap. annoté, art. 2195, n° 1.

(2) Arrêt du 23 janvier 1852, chamb. réunies. (S. V., 52. 1. 92.)

(3) Suprà, n° 364.

(4) Voy. notam. M. Troplong, Priv. et Hyp., n°s 984 et suiv.

qu'autant que les meubles affectés sont saisis dans la main du débiteur. Ainsi, s'il les a vendus à un tiers et que le prix en soit encore dû, ce prix ne sera pas atteint par le privilége de celui qui, avant la vente, était privilégié sur la chose. Pourquoi? C'est, encore une fois, que n'ayant pas le droit de suite, le créancier n'a pu s'en servir pour faire passer son privilége de la chose sur le prix; en sorte que, pour lui, le prix est un objet autre que la chose. Or, dans le droit maritime, le créancier avait originairement le droit de suite, mais nous supposons qu'il l'a laissé perdre; donc, c'est comme s'il ne l'avait jamais eu. Sa position ne peut alors être autre que celle que le droit commun fait aux créanciers privilégiés lorsque leur débiteur s'est dessaisi de la chose affectée à leur privilége.

437. Je passe maintenant à la seconde branche de la distinction indiquée plus haut. Je suppose que le navire a été revendu en justice, soit par suite, soit à défaut d'un délaissement volontaire.

Nous retrouvons encore ici en présence les créanciers du vendeur : les uns ayant formé opposition dans les délais prescrits, les autres ayant négligé cette sage précaution. Or, ces derniers auront-ils le droit de prendre part à la distribution, concurremment avec les premiers?

Pour moi, je crois très-fermement que non. Toutefois, comme cette doctrine n'est point celle que l'on rencontre généralement dans les auteurs, je comprends la nécessité qui m'est imposée d'en démontrer la justesse. C'est pourquoi je vais la mettre successivement en regard des deux hypothèses dans lesquelles elle peut trouver son application.

438. La première, ou du moins celle dont je m'occuperai d'abord, se présente dans le cas où, à défaut de délaissement volontaire de la part du tiers détenteur, le navire est saisi et vendu contre lui. Précisons bien la situation.

Primus vend son navire à Secundus. Primus est riche ou paraît tel. Sa position offre toutes les apparences de la solidité. C'est pourquoi Secundus ne fait aucune difficulté de lui payer le prix convenu entre eux, même avant d'avoir accompli les diligences prescrites pour libérer son navire. Cependant Primus devient tout à coup insolvable. Ses créanciers alors prennent l'éveil. Les plus diligents forment une opposition entre les mains de Secundus, acquéreur du navire, et arrivent encore à temps pour conserver leur droit de suite. Mais les retardataires (il y en a toujours) laissent écouler les délais et leur droit se trouve éteint.

En cet état, les créanciers opposants agissent contre Secundus. Ils obtiennent d'abord contre lui un jugement qui le condamne à délaisser le bâtiment, si mieux il n'aime payer leur créance; puis, à défaut de payement et de délaissement, ils font saisir et vendre le navire.

Enfin, une distribution s'ouvre. Les créanciers opposants s'y présentent et personne ne songe à leur en contester le droit. Mais voici les non opposants qui s'y présentent aussi. Ils prétendent concourir avec les premiers dans la répartition du prix de l'adjudication.

Cette prétention est-elle soutenable? Il faut répondre qu'elle est folle. Aussi je m'empresse d'ajouter qu'elle n'a été, à ma connaissance, soutenue par personne. Je ne l'expose et la réfute moi-même que pour y trouver des raisons de décider qui me paraissent applicables à une solution plus controversée à laquelle j'arriverai dans un instant. J'emploie ici le procédé de la méthode analytique qui consiste à montrer d'abord ce qui est connu et admis, afin de marcher ensuite avec plus de confiance vers ce qui est contesté et inconnu.

Je répète donc que la prétention de ces non opposants est dérisoire. Pourquoi? C'est parce que Secundus étant propriétaire du navire, le devient également du prix qui en est le produit. A la vérité, il est obligé de subir

l'exercice des droits réels qui grèvent cette chose, de la part de ceux qui les ont conservés; mais il est protégé d'uue manière invincible contre ceux qui les ont laissé perdre. De même qu'il était fondé à repousser leurs poursuites s'ils avaient voulu saisir le bâtiment, de même il a le droit de les repousser lorsqu'ils veulent prendre part au prix. Encore un coup, ce prix est sa chose. Une fois les opposants payés, il peut réclamer ce qui en reste et le mettre dans sa caisse. Il n'appartient qu'à lui seul.

439. Ceci bien entendu, voyons la seconde hypothèse. Nous avons à supposer maintenant que Secundus, au lieu de se laisser saisir personnellement, a été au-devant de cette exécution en faisant le délaissement volontaire du navire. A la suite de ce délaissement, la vente a eu lieu; puis nous arrivons à la distribution à laquelle viennent se présenter encore les non opposants avec l'idée de prendre part au prix en concurrence avec les opposants.

Y sont-ils fondés? Oui, répond Valin (1), et après lui, MM. Delvincourt (2), Boulay-Paty (3), Dageville (4) et Alauzet (5). Mais pourquoi cela?

Ecoutons Valin : « La raison en est, nous dit-il, qu'au « moyen de l'abandon ou déguerpissement du navire les « créanciers sont rentrés dans tous leurs droits, n'y ayant « eu que l'acquéreur, dans l'origine, qui fût en droit de se « prévaloir contre eux de la fin de non-recevoir, et ce même « acquéreur, après son déguerpissement, n'étant plus en « état de leur opposer cette fin de non-recevoir. »

Raisonnement excellent, à la condition toutefois d'en démontrer les prémisses, à savoir : que l'abandon du na-

(1) Sur l'art. 2, tit. 10, liv. 2 de l'Ord.
(2) T. 2, p. 195.
(3) T. 1, p. 162.
(4) T. 2, p. 45.
(5) T. 3, p. 26.

vire est un véritable déguerpissement qui anéantit la vente et que l'acquéreur est désormais étranger au navire; mais c'est précisément ce que Valin a oublié de faire. Quant aux autres auteurs que je viens de citer, ils se sont contentés de reproduire sa doctrine, soit textuellement, soit par analyse, sans combler la lacune qu'il y avait laissée.

Je ne puis donc que persister dans les explications que j'ai présentées plus haut pour réfuter cette affirmation qui me paraît entachée d'erreur. Je crois, en effet, être parvenu à démontrer que l'abandon du navire, au lieu d'être ce qu'on appelait autrefois un déguerpissement, n'est en réalité que ce qu'on appelait et ce que l'on appelle encore un délaissement, lequel, bien loin de résoudre tous les droits que l'acquéreur avait sur l'objet délaissé, laisse intact son droit de propriété (1). J'en ai conclu avec tous les auteurs qui se sont occupés des effets du délaissement, que les deniers restant, après le payement des créanciers, devaient revenir à cet acquéreur (2). Dès lors, je ne puis admettre, comme on le dit, qu'il ait perdu le droit d'opposer aux créanciers négligents la déchéance qu'ils ont encourue.

J'avouerai même une chose : c'est que cette conséquence, loin d'ébranler ma foi dans les principes qui lui servent de base, ne fait que la confirmer davantage. Car enfin, tout le monde reconnaît que si l'acquéreur, ayant déjà payé son prix, consent à le payer une seconde fois pour éviter l'exercice du droit de suite, il n'est tenu que vis à vis des créanciers opposants, et jusqu'à concurrence de leurs oppositions (3). Personne ne conteste que si l'acquéreur va jusqu'à se laisser saisir, il peut écarter les non opposants de la distribution qui suit l'adjudication (4). Eh

(1) Suprà, n°s 413 et suiv.
(2) N° 418.
(3) Suprà, n° 433.
(4) Voir n° précédent.

bien! l'hypothèse qui nous occupe n'est pas autre, à cela près qu'au lieu de payer avec ses deniers ou de subir une saisie, l'acquéreur a volontairement délaissé le navire pour en faire de l'argent. Dans tous les cas, c'est avec l'arme du droit de suite qu'il est attaqué et qu'il peut l'être; il est invulnérable pour ceux qui l'ont perdu. Ceux-là seuls qui l'ont conservé peuvent poursuivre; donc eux seuls aussi peuvent profiter de la poursuite en prenant part à la distribution des deniers provenant de l'adjudication.

440. Cependant, pour ne rien laisser sans réponse, je dois dire que Valin présente à l'appui de sa solution une seconde raison de décider tirée de ce qui se faisait de son temps au sujet des hypothèques sur les immeubles. « C'est « ce qui se pratique, dit-il, en matière d'interruption de « possession, suivie du déguerpissement ou délaissement « de l'acquéreur, lorsque, par événement, ceux des créan- « ciers contre lesquels il avait prescrit interviennent dans « l'instance de saisie réelle du bien déguerpi. Sur quoi, « voir le commentaire de la coutume de la Rochelle, « art. 63, n° 195, — *et comme la raison de décider est la même* « *dans l'espèce, la décision y est, par conséquent, appli-* « *cable* (1). »

Mais pour quiconque veut aller au delà des affirmations et prendre la peine de les vérifier, il est évident que cet argument n'ajoute rien au précédent. Il est le même sous une forme différente. En effet, si l'on se reporte au commentaire que Valin avait consacré à la coutume de son pays natal, on voit qu'il fonde encore la solution qu'il présente comme étant le droit commun sur ce principe que le tiers détenteur a cessé d'être propriétaire, et que son contrat se trouve résolu (2). C'est donc, en réalité, reproduire la question plutôt que l'éclairer : car il reste toujours à

(1) Loc. cit.

(2) Comm. de la cout. de la Rochelle, t. 3, p. 409.

examiner si ce principe est vrai à l'égard du délaissement par hypothèque, et j'ai déjà montré que les auteurs les plus accrédités le repoussaient avec énergie. D'où suit que ce nouvel argument peut se réfuter par les mêmes objections que le précédent dont il n'est que la répétition par forme de renvoi.

Une chose néanmoins mérite d'y être remarquée : c'est le recours à la loi hypothécaire conseillé par Valin, pour résoudre une difficulté née à l'occasion des créances qui grèvent le navire. Cette induction me paraît précieuse dans la bouche du savant auteur : car nous l'avons entendu ailleurs soutenir que le délaissement n'était point applicable aux bâtiments de mer et qu'il concernait exclusivement les immeubles (1). Or, cette thèse que nous avons combattue par les principes généraux du droit, se trouve ici abandonnée par Valin lui-même, puisqu'il est le premier à appliquer aux navires ce qu'il considère comme étant les effets ordinaires du délaissement hypothécaire.

Au reste, si je prends acte de cette circonstance, c'est moins pour y chercher la satisfaction futile de montrer un éminent auteur en contradiction avec lui-même que pour y trouver un élément de décision nouveau quant à la question qui nous occupe. Car enfin, le droit commun en matière de délaissement hypothécaire, puisque c'est à cette source qu'on propose de recourir, n'est pas pour nous dans le commentaire de la coutume de la Rochelle : c'est dans le Code Napoléon qu'il faut en chercher l'expression. Or, dans le système de ce Code, personne n'oserait soutenir que le créancier qui a laissé périr son hypothèque par défaut d'inscription en temps utile, se trouve relevé de sa déchéance par le délaissement du tiers détenteur (2). Bien

(1) Suprà, nº 396.

(2) Le délaissement lui-même, lorsqu'il est fait, ne dispense pas les créanciers de renouveler leurs inscriptions. (V. M. Troplong, Priv. et Hyp., nº 727.)

mieux ! malgré l'art. 2177 du Code Napoléon, qui fait renaître, après le délaissement, les droits réels que le tiers détenteur lui-même avait sur l'immeuble délaissé, on n'hésite pas à décider que cette disposition ne concerne que les droits légalement conservés par des inscriptions requises et renouvelées en temps opportun (1).

Ainsi donc, en dernière analyse, soit qu'on consulte l'ancien droit, soit que l'analogie conduise à invoquer le nouveau, la doctrine de Valin et des auteurs modernes me paraît inadmissible; et je crois vrai de dire que les créanciers non opposants ne sont point fondés à se porter en concurrence sur le prix du navire délaissé, avec ceux qui ont formé opposition avant l'expiration des délais utiles.

441. Mais ici (c'est à dire dans l'hypothèse où le navire est l'objet d'une revente), les créanciers opposants vont à leur tour rencontrer une concurrence redoutable : c'est celle des créanciers de l'acquéreur.

En effet, le navire, en entrant dans le patrimoine de ce dernier, s'est trouvé en même temps affecté à ses dettes, et il continue de l'être, puisque le délaissement n'affaiblit point son droit de propriété. Ses créanciers ont donc un droit incontestable à se faire colloquer sur le prix. Je conviens que cette concurrence peut paraître dure aux créanciers du vendeur; mais elle est la conséquence très-naturelle de l'affectation qui enveloppe le navire au moment même où la propriété s'en déplace. D'un autre côté, ces créanciers ne peuvent invoquer la préexistence de leur droit, puisque l'ancienneté de la créance n'est pas une cause qui donne ouverture au droit de préférence (2).

442. Loin de là : c'est parfois le contraire qui arrive ; et,

(1) V. M. Troplong, loc. cit., nos 726 *bis* et 842.
(2) Suprà, t. 1, no 73.

dans certains cas, les créanciers de l'ancien propriétaire sont obligés, non-seulement de subir la présence de ceux du second, mais encore de leur céder le pas.

Un exemple rendra, je crois, plus claire cette situation singulière.

Un navire entre dans le port. Il est grevé des dettes contractées pour le voyage qu'il vient d'accomplir. Mais le propriétaire, au lieu de s'acquitter, vend son bâtiment. L'acquéreur, à son tour, contracte de nouvelles dettes pour une nouvelle expédition. Enfin, le navire prend la mer et fait un voyage sous son nom et à ses risques. Cependant les créanciers du vendeur ne sont pas restés inactifs. Ils ont conservé leur droit par une opposition formée en temps utile. Enfin, au retour du navire, ils le font saisir, puis vendre, et il s'agit maintenant d'en distribuer le prix.

Quels seront alors les droits de ces deux catégories de créanciers ?

On sait que les dettes du dernier voyage sont privilégiées (1). A ce titre, les créanciers de l'acquéreur demandent la préférence.

Mais les créanciers du vendeur se présentent également. Ils soutiennent que leurs créances se rattachent au dernier voyage fait sous le nom de leur débiteur. Ils argumentent en outre du texte de notre article. Au moment de la vente, disent-ils, nous avions un privilége incontestable. Or, que porte l'article 193? Que les priviléges seront éteints à défaut d'opposition dans un temps donné. Mais l'opposition a été faite : donc l'extinction n'a pas été encourue, et le privilége existe.

Cette argumentation est pressante. Mais elle est plus spécieuse que solide. Elle repose sur une confusion que l'on commet trop fréquemment entre le droit de préférence et le droit de suite.

(1) Supra, t. 1. n°s 107, 122, 219, etc.

Il y a pourtant, comme on sait, une grande différence entre ces deux droits. Leur rôle s'accomplit dans des sphères complétement diverses, savoir : le droit de suite, dans les rapports des créanciers du vendeur avec l'acquéreur ; le droit de préférence, dans les rapports des créanciers entre eux. Il est vrai qu'on les trouve quelquefois réunis; mais cela ne les empêche pas d'être complétement indépendants l'un de l'autre. La preuve, c'est qu'ils peuvent exister isolément. Ainsi, dans le droit maritime, les créanciers étrangers à la navigation ont le droit de suite, sans le droit de préférence. Dans le droit commun, les meubles comportent le droit de préférence et non le droit de suite. On conçoit donc très-bien aussi que la conservation de ces deux droits soit subordonnée à des conditions diverses; et c'est ce qui arrive dans notre hypothèse.

L'art. 193, que l'on invoque, ne concerne que le droit de suite. En indiquant comment se conservent, non-seulement les priviléges, mais tous les droits qui existent sur le navire (1), il ne parle qu'à l'égard de l'acquéreur. Quant aux rapports des créanciers entre eux, auxquels se réfère le droit de préférence, c'est dans l'art. 191 qu'il faut en chercher les règles. On y voit que ce droit se perd par le fait d'un nouveau voyage. C'est une peine infligée au créancier pour stimuler son activité et empêcher que les créances ne s'accumulent indéfiniment sur le navire. Or, dans l'espèce, il est incontestable qu'un nouveau voyage a été fait. Dès lors, les créances nées à l'occasion du précédent ont perdu leur privilége. Le droit de préférence s'est détaché d'elles pour se reporter sur celles du dernier voyage.

Vainement ajoute-t-on que ce dernier voyage ne s'est pas fait sous le nom du vendeur. D'abord, l'art. 191 ne fait point cette distinction; et on le comprend, puisque c'est là

(1) Suprà, nº 328.

une circonstance qui, étrangère aux créanciers, ne peut pas ajouter à leurs droits. D'ailleurs, lorsque ces créanciers prétendent agir, au moyen de leur opposition, comme si le navire n'avait pas changé de mains, n'y a-t-il pas contradiction à invoquer, sous un autre rapport, le déplacement de la propriété?

Ainsi, dans ce cas, les créanciers de l'acquéreur exerceront les priviléges attachés à leurs créances, de préférence aux créanciers du vendeur.

443. Encore un mot pour terminer le commentaire de l'article 193.

Jusqu'à présent, nous avons constamment raisonné dans l'hypothèse où le navire grevé du droit de suite et vendu était un navire entier. Mais il convient d'ajouter que les règles ci-dessus exposées seraient applicables à une portion quelconque du navire aussi bien qu'à la totalité du bâtiment (1).

Cette remarque, qui n'est contestée par personne, me paraît susciter une observation rétrospective d'une certaine importance.

Lorsque nous avons eu précédemment à déterminer ce qu'entendait la loi par la mise du navire sous le nom et aux risques de l'acquéreur, on se souvient que nous nous sommes trouvés en présence d'un double système : l'un, d'après lequel cette formalité consisterait dans la mention de la vente sur l'acte de francisation et dans la délivrance des expéditions postérieurement à cette mutation (2); l'autre, d'après lequel il faudrait s'en tenir aux actes accomplis par l'acquéreur à titre de propriétaire (3). Eh bien! je crois pouvoir dire ici que ce dernier système serait tout à fait impraticable lorsqu'il s'agit d'une portion de navire. La

(1) Valin, liv. 2, tit. 10, art. 2.
(2) Supra, n° 382.
(3) Supra, n° 368.

propriété du bâtiment étant divisée, son administration se trouve ordinairement remise aux mains de l'un des copropriétaires qui en devient l'armateur. C'est lui qui agit toujours en son nom pour tout ce qui concerne le navire. Dès lors, l'acquéreur nouveau, s'il ne succède pas à celui qui est investi de ce mandat, ne devra jamais apparaître personnellement dans les marchés, conventions ou contestations auxquels donne lieu l'armement. C'est pour moi, je l'avoue, une preuve nouvelle que la loi n'a pu vouloir consacrer un système qui rencontrerait dans le plus grand nombre des cas une véritable impossibilité d'exécution.

Article 194.

Un navire est censé avoir fait un voyage en mer,

Lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ;

Lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage sans réclamation de la part des créanciers du vendeur.

SOMMAIRE.

444. Objet de l'article. Détermination du voyage en mer.

445. Coup d'œil général sur la théorie du Code à ce sujet. Distinction entre les voyages ordinaires et les voyages de long cours. Aspects divers du voyage ordinaire.

446. Des voyages ordinaires. — 1re Hypothèse. Voyage régulier. Quatre conditions requises pour constituer le voyage en mer.

447. Première condition : Départ d'un port. Ce qu'il faut entendre par là.

448. Suite et application.

COMMENTAIRE.

444. On a vu, par l'article précédent, que l'acquéreur d'un navire qui voulait éteindre le droit de suite dont il était grevé devait lui faire faire un voyage en mer sous son nom et à ses risques. Nous savons comment il doit

procéder pour mettre le bâtiment sous son nom et à ses risques (1). L'article 194 va nous dire maintenant ce qu'il faut entendre par un voyage en mer, au point de vue de ce purgement.

C'est une définition qui n'est pas sans difficultés, que celle du voyage en mer. Nous l'avons déjà bien des fois éprouvé. Sur la question présente, l'ordonnance de 1681 s'en était sauvée par le silence. Mais, bon gré mal gré, la pratique avait été forcée de s'en occuper, et la jurisprudence s'était fixée en ce sens qu'il y avait voyage en mer toutes les fois que le navire, sorti d'un port, était entré dans un autre dépendant d'une amirauté différente. C'est ce que nous dit Valin (2).

Il y avait à cela de grands inconvénients. C'était trop ou trop peu. Le navire voyageant au long cours était maintenu pendant un temps démesuré sous le coup du droit de suite, tandis que le bâtiment caboteur pouvait en être affranchi avec une rapidité excessive pour les créanciers. Aussi, le projet primitif du Code ayant consacré dans un de ses articles la jurisprudence attestée par Valin (3), des réclamations se sont élevées de la part des autorités consultées (4). C'est pourquoi le conseil d'Etat a cru devoir modifier la doctrine ancienne, et ce sont ces changements qui sont venus se fixer dans notre article.

445. Ces dispositions nouvelles, si je les comprends bien, considèrent ici le voyage en mer sous un aspect tout à fait particulier. Dans la pratique ancienne, on s'attachait exclusivement et sous tous les rapports à la réalité du voyage; dans la loi actuelle, les points de vue varient. Quant à la nature de l'expédition, c'est toujours une navi-

(1) Suprà, nº 382.

(2) Sur l'art. 2, liv. 2, tit. 10, t. 1, p. 625.

(3) Art. 151 du projet.

(4) V. notamment les observ. de la cour d'Agen. (Observ. des trib., t. 1, p. 85.)

gation réelle et sérieuse qu'on exige (1); mais quant à la durée, la fiction a au moins autant de part que la réalité. Tantôt, le voyage réel sera insuffisant par lui-même pour constituer un voyage en mer; tantôt on n'exigera pas même qu'il soit accompli tout entier. C'est ce que nous aurons tout à l'heure l'occasion de montrer avec plus de détail.

Quant aux bases sur lesquelles se trouvent édifiées ces distinctions, il n'est point sans intérêt d'en prendre dès maintenant une idée générale.

La loi maritime divise habituellement les voyages en mer en deux grandes catégories. Dans la première, elle place la navigation au long cours qui conduit le navire dans des régions lointaines, à de grandes distances de son port d'armement; dans la seconde, elle confond, sous le titre de voyages ordinaires, toutes les expéditions qui n'atteignent pas les proportions déterminées pour constituer un voyage au long cours.

Or, c'est cette antithèse légale, consacrée par plusieurs dispositions du Code de commerce (2), qui forme la division fondamentale de notre article. En nous avertissant que sa disposition finale s'applique spécialement aux voyages de long cours, il nous indique par cela même que les deux premières sont relatives au voyage ordinaire.

Pour ce qui est de ces deux dispositions, on serait d'abord tenté d'expliquer leurs différences par certaines distinctions que présentent les lois maritimes. Ainsi, on sait que, dans le langage de ces lois, le voyage ordinaire reçoit quelquefois des dénominations spéciales, selon le point de vue sous lequel il est envisagé. Par exemple, en prenant pour base son étendue, on distingue le grand et le petit cabotage (3). Tantôt le voyage se trouve qualifié d'après

(1) Infrà, n° 447.

(2) Voy. notamment art. 376.

(3) Ord. du 18 oct. 1740 et du 12 fevrier 1815.

son but, comme les voyages de pêche; tantôt d'après la marche de l'expédition, comme les voyages de caravane, qui consistent dans une multiplicité de petits voyages qu'un capitaine fait dans le cours de la navigation (1).

Toutefois, il faut dire que les deux premières dispositions de notre article sont complétement étrangères à ces distinctions. Elles ont uniquement pour objet de régir deux hypothèses dans lesquelles peut se produire le voyage ordinaire, pris dans sa généralité. La première prévoit le cas où l'expédition présente les deux éléments essentiels du voyage, c'est à dire le départ d'un port et l'arrivée dans un autre; la seconde prévoit au contraire l'hypothèse où ces deux éléments ne sont pas réunis. Mais ni l'une ni l'autre ne tient aucun compte des nuances diverses dont je viens de parler. Grand ou petit cabotage, voyages de pêche ou de caravane, peu importe : l'art. 194 n'a point d'égard à ces distinctions. Il les embrasse toutes à la fois; et chacun de ces voyages est régi indifféremment par la première ou la seconde disposition de cet article, selon qu'il remplit les conditions de l'une ou de l'autre.

446. Voyons donc maintenant, en commençant par la navigation ordinaire, en quoi consistent ces conditions.

Et d'abord, nous dit la loi, un navire est censé avoir fait un voyage en mer, lorsque son départ et son arrivée ont été constatés dans deux ports différents, et trente jours après le départ.

Ainsi, dans cette hypothèse, qui est celle d'un voyage régulier, quatre conditions sont requises pour que ce voyage fasse évanouir le droit de suite des créanciers :

1° Le départ d'un port;

2° L'arrivée dans un port différent;

3° La constatation de ces deux faits;

4° Un délai de trente jours après le départ.

(1) Emérigon, Ass., ch. 13, sect. 3, §2.

Il est nécessaire de s'arrêter un instant sur chacune de ces conditions, car ici tous les mots de la loi ont leur valeur et leur portée.

447. Le départ d'un port. Qu'est-ce qu'un départ? La loi entend-elle par là le fait matériel de la sortie d'un port? Non.

Sans doute, dans l'acception ordinaire du langage, la sortie du port constitue le départ; c'est même par elle qu'il s'effectue. Mais le départ n'est ici qu'un des éléments du voyage en mer; et, en conséquence, il faut pour le constituer une sortie du port dans le but de voyager, une mise en mer en vue d'une expédition commerciale.

448. C'est par l'application de cette règle qu'il faudrait selon moi résoudre la question suivante, qui peut se présenter fréquemment dans la pratique.

Un navire sort d'un port et se rend dans un autre à l'effet de se faire radouber ou réparer. Il reste là plus de trente jours. On demande si l'acquéreur pourra invoquer notre article pour prétendre que son bâtiment est affranchi du droit de suite des créanciers de son vendeur.

A cette question, tous les auteurs répondent négativement (1); et, en effet, quelque chose nous dit que c'est la seule solution admissible. Mais pourquoi cela? On disait dans l'ancien droit : C'est parce qu'il n'y a pas eu voyage; il y a eu seulement préparation à un voyage (2). Réponse suffisante sous l'empire de l'Ordonnance, qui exigeait formellement un voyage pour éteindre le droit de suite. Mais de nos jours, l'acquéreur répliquera : Le Code ne parle pas de voyage; il demande un départ, une arrivée, un délai; or, j'ai accompli ces trois choses. Et il aura raison si, par départ, il faut entendre toute sortie du port.

(1) Pardessus, n° 950. Boulay-Paty, t. 1, p. 166. Dageville, t. 2, p. 47. Alauzet, t. 3, p. 27.

(2) Valin, p. 605.

Mais si, au contraire, on veut donner au mot départ le sens qu'il a évidemment dans la loi, c'est à dire le sens d'une sortie du port pour une expédition commerciale, toutes ces objections sont vaines; car il est évident que, dans l'hypothèse prévue, il n'y a pas de véritable départ.

449. Passons à l'arrivée. Ici encore le mot dont se sert la loi a un sens précis qu'il faut signaler.

L'arrivée, c'est l'entrée du navire dans le port de sa destination; c'est le terme du voyage tel qu'il a été annoncé dans les déclarations exigées par les règlements et constaté par les expéditions.

Un navire sort du Havre pour Lisbonne. Des circonstances particulières contrarient sa navigation. Au bout de trente-cinq jours, il est forcé de relâcher à Bordeaux (1). Peut-on dire qu'il a accompli la seconde condition exigée par la première disposition de notre article ? Je ne le pense pas; car, dans l'hypothèse, on ne saurait dire que le navire est *arrivé* à Bordeaux : il n'a fait qu'y *entrer*. C'est une relâche imprévue, un incident fortuit qui ne termine pas le voyage.

« Si le navire, disait Valin, relâchait sans achever son voyage, ce ne serait pas avoir accompli la condition imposée par cet article à l'acheteur pour purger les dettes du vendeur (2). »

A la vérité, il faut encore ne pas perdre de vue que le texte de l'Ordonnance imposait à l'acheteur la nécessité de faire *« un voyage, »* ce qui rendait la solution sans difficulté.

(1) La supposition d'un tel délai pourrait paraître tout à fait exagérée quand on sait qu'un temps moindre suffit parfois pour accomplir une traversee de long cours. Elle n'a cependant rien d'invraisemblable; et je trouve dans les faits d'un arrêt de la cour de Rouen, du 20 janvier 1840, l'exemple d'un navire qui, contrarié par les vents et l'état de la mer, a mis *deux mois et demi* pour aller de Rouen à Bayonne. (Rec. de Rouen, 1840, p. 27.)

(2) Art 2, tit. 10, liv. 2.

Dans notre article, au contraire, on exige seulement l'*arrivée* dans un port différent; c'est ce qui fait naître aujourd'hui la question de savoir si l'*entrée* dans un port quelconque constitue l'arrivée dans le sens de la loi. Pourtant, le témoignage de l'ancien droit n'est point sans valeur; car si l'on a changé les termes du texte, rien n'indique qu'on ait voulu en modifier le sens.

Ajoutons d'ailleurs que cette interprétation, pour être fondée sur la lettre de la loi, n'est point du tout une simple question de mots. Elle présente, au contraire, un grand intérêt pour les créanciers. Car enfin, informés du port de destination par des déclarations régulièrement faites au port de départ, ils ont pu calculer la durée ordinaire ou probable du voyage, et retarder en vue de ce délai, soit sur la demande du débiteur, soit spontanément, l'exercice de leur droit. Mais si l'on peut, par une simple relâche, suppléer à l'arrivée, il n'y a plus pour eux rien de certain. Ils se trouvent déchus de leur droit sans l'avoir pu prévoir. Chose impossible. Les déchéances sont de droit étroit; elles ne peuvent être prononcées que dans les cas expressément indiqués par la loi.

450. Mais que faudrait-il décider dans le cas où le navire doit, d'après ses expéditions, faire plusieurs échelles? Lorsqu'il sera entré dans un des ports désignés comme escale et que le délai requis sera expiré, devra-t-il être considéré comme ayant satisfait au vœu de la loi?

Dans ce cas, je crois, il faudrait adopter l'affirmative. La raison en est que cette navigation constitue, en réalité, plusieurs voyages réunis dans une même expédition. Or, à mesure que le navire aborde dans un port où il doit faire échelle, il est vrai de dire qu'il termine chacun des voyages partiels qu'il doit accomplir. Dès lors, il y a véritablement *arrivée* dans un port différent de celui du départ.

Au surplus, on aperçoit que les considérations que je

développais tout à l'heure, dans l'intérêt des créanciers, ne trouvent plus ici à s'appliquer. Les échelles dont je parle en ce moment sont des faits certains, arrêtés, et dont ils ont pu avoir connaissance par les déclarations en douane.

451. La troisième condition indiquée par notre texte, pour qu'il y ait voyage, est que le départ et l'arrivée dont nous venons de parler soient constatés.

Cette double constatation a lieu en France au moyen du registre d'entrée et de sortie prescrit par l'article 36 de la loi du 27 vendémiaire an II, dont voici la disposition en cette partie :

« Le registre pour entrée et sortie des bâtiments contiendra *la date d'arrivée ou départ*, l'espèce, le nom du bâtiment, le nom du capitaine, le nombre des officiers et matelots, la nation dont ils sont, *le lieu d'arrivée ou destination*, etc. »

A l'étranger, la constatation se fait par des documents analogues et selon la forme usitée dans chaque pays.

Au reste, il faut remarquer que notre article ne prescrit point les moyens à l'aide desquels le départ et l'arrivée seront constatés ; il veut seulement qu'ils le soient. C'est pourquoi l'on pourrait se demander si, à défaut de ces constatations publiques et authentiques par mesure administrative, la partie intéressée serait admise à les établir par d'autres moyens de preuve. La question pourrait présenter quelque difficulté ; mais comme il est à peu près impossible qu'elle s'élève, il nous paraît aussi superflu d'y consacrer des détails qui seraient oiseux. En tous cas, si une pareille inexécution des règlements d'administration publique se produisait, ce ne pourrait être qu'à la suite ou à l'occasion d'événements graves dont l'influence se ferait certainement sentir sur la solution de cette question. C'est une raison de plus pour ne pas nous arrêter à des éventualités purement conjecturales.

452. Tout ceci ne suffit pas encore pour que le droit de suite soit éteint. La loi exige encore une dernière condition : c'est qu'il se soit écoulé *trente jours depuis le départ* du navire.

Qu'est-ce à dire? Comment cette condition doit-elle se combiner avec les précédentes? Se confondent-elles, en réalité, en une seule qui se formulerait ainsi : une navigation ayant trente jours de durée? Ou bien suffit-il, au contraire, pour que le vœu de la loi soit rempli, que les deux conditions existent simultanément, mais sans se confondre, savoir : 1° une navigation d'un port de départ à un port d'arrivée, quelle qu'en soit la durée ; 2° un délai de trente jours depuis le départ? En un mot, faut-il un voyage *de* trente jours, ou bien un voyage *et* trente jours depuis le départ?

Ici encore je ferai remarquer que cette question ne soulève point seulement une vaine controverse de grammaire. C'est quelque chose de plus grave. Un exemple le fera sentir.

Un navire, vendu à Marseille, met à la voile sous le nom et aux risques de l'acquéreur, à destination de Toulon. Quelques jours lui suffisent pour y arriver. Mais, une fois entré, il y reste assez longtemps pour que la durée de son séjour, ajoutée à celle de son voyage, forme un délai de trente jours depuis le départ. Le droit de suite sera-t-il éteint? Non, dans le premier système; car il n'y a pas un intervalle de trente jours entre le départ et l'arrivée. Oui, au contraire, dans le second; car on trouve toutes les choses dont parle la loi : un départ, une arrivée et un délai de trente jours depuis le départ.

453. La question mérite donc vraiment d'être examinée. Elle le mérite d'autant plus qu'elle est diversement résolue. D'une part, la plupart des auteurs qui ont expliqué l'art. 194 semblent s'être donné le mot pour admettre la première opinion. A la vérité, il semble qu'ils se soient aussi entendus

pour ne pas la motiver. Ils se contentent d'énoncer que le départ et l'arrivée doivent avoir lieu à trente jours d'intervalle, et que toute navigation qui n'a point cette durée n'est point comptée (1). Mais enfin telle est leur affirmation. D'un autre côté, la jurisprudence s'est fait le soutien de l'opinion opposée qu'elle a consacrée par plusieurs décisions (2).

Dans ce conflit, quel parti prendre? Je crois, quant à moi, que c'est la jurisprudence qui doit être suivie. Voici les raisons qui me déterminent à m'y rattacher complétement.

454. Avaut tout, je remarque une chose qui ne paraît pas avoir suffisamment frappé l'attention des commentateurs : c'est le texte de la loi. Un navire est censé avoir fait un voyage en mer, lorsque son départ et son arrivée sont constatés dans deux ports différents, — et trente jours après le départ. Analysons ce texte. Il se compose de trois propositions. La première : « un navire est censé avoir fait un voyage, » est évidemment la proposition principale; elle domine les deux autres qui s'y rattachent pour la développer et l'expliquer. Puis vient la seconde : « lorsque le départ et l'arrivée sont constatés dans deux ports différents. » Si la loi s'arrêtait ici, il n'y aurait aucun doute. Nous serions encore sous l'empire de l'ancienne législation qui attribuait à une navigation telle quelle la vertu d'éteindre le droit de suite. Mais comme on a voulu donner aux créanciers un minimum de délai, la loi ajoute : « et trente jours après le départ. » Or, à quoi se rattache cette troisième proposition? Evidemmeut à la première, à la proposition dominante, et non pas à la seconde qui n'est elle-même qu'une proposition explicative

(1) Voy. notamment MM. Pardessus, t. 3, n° 950; Alauzet, t. 3, n° 1074; Boulay-Paty, t. 1, p. 165; Dageville, sur 194, t. 2, p. 48.

(2) Trib. de Marseille, 10 mars 1830. (Rec. de Marseille, 11. 1. 248.) — Trib. de Saint-Malo, 27 oct. 1858. (Rec. du Havre, 4. 2. 294.) — Rennes, 24 déc. 1858. (Ibid., 5. 2. 1.)

et dérivée. A cet égard, il suffit de lire pour se convaincre. Or, si la troisième proposition n'a aucun lien grammatical avec la seconde, comment prétendre, du moins au point de vue du texte, que les trente jours dont elle parle doivent s'intercaler entre le départ et l'arrivée dont s'occupe celle-ci?

Aussi remarquez qu'on ne peut faire exprimer au texte l'idée qu'on lui prête, qu'en lui faisant subir une addition insoutenable. Pour dire clairement ce qu'on veut y voir, il faudrait qu'il fût rédigé ainsi : Un navire est censé avoir fait un voyage en mer, lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différens et *pourvu que cette arrivée ait eu lieu* trente jours après le départ. N'est-il pas vrai que si c'est là ce qu'on a voulu dire, l'ellipse est un peu forte? et pourquoi donc eût-on employé une formule tortueuse et barbare pour rendre difficilement (si tant est qu'elle la rende) une pensée si facile à exprimer? C'est à quoi personne n'a songé à trouver une explication. Un vice de rédaction n'est pas chose impossible, j'en conviens; mais rarement pourtant on en trouve d'aussi graves. En tout cas, c'est une raison pour éveiller le doute et pousser l'esprit à rechercher si ce qu'il comprend est bien ce qu'on a voulu dire. Or, cette recherche même m'a conduit à penser que le sens donné à ce texte par les interprètes était diamétralement opposé à l'intention de ses auteurs.

455. J'ai déjà dit, en effet, que pour constituer un voyage en mer, le projet primitif du Code exigeait seulement que le navire eût changé de port. Voici ses termes exacts : « Un navire est censé avoir fait un voyage en « mer, lorsque son départ et son arrivée auront été cons- « tatés dans deux ports différents (1). » C'est la commission du conseil d'Etat qui, frappée de la facilité excessive

(1) Art. 151, Observ. sur la révision du projet de Code, p. 60 et 61.

qu'offrirait la proximité de certains ports, ajouta par amendement les derniers mots : « et trente jours après le départ. » Ainsi se trouva complétée la première partie de l'art. 194.

Or, cela voulait-il dire, dans la pensée du conseil, que les trente jours dussent s'écouler entre le départ et l'arrivée? Non, car au nombre des amendements que fit jaillir la discussion du texte tel qu'il est actuellement rédigé, je remarque précisément celui-ci : « *Il vaut mieux dire* « *qu'il y aura voyage en mer toutes les fois que la naviga-* « *tion aura duré trente jours* (1). » L'auteur de cet amendement, M. Cretet, ne croyait donc pas que ce fût là le sens de la rédaction proposée.

Mais ce n'est pas tout. M. Regnauld de Saint-Jean-d'Angely, qui défendait l'article parce qu'il lui trouvait le mérite, sinon de lever toutes les difficultés, au moins de donner une règle fixe (2), M. Regnauld, dis-je, se chargea de répondre à M. Cretet, et comment le fit-il? Il le fit en disant que « *ce terme* (une navigation de trente jours) « *serait trop long pour le cabotage en temps de paix* (3). »

Ainsi donc, ni dans la pensée de ceux qui l'attaquaient, ni dans la pensée de ceux qui la défendaient, la formule qui a passé dans le Code ne signifiait que le départ et l'arrivée devraient être séparés par trente jours de navigation. Dès lors, que signifiait-elle? Une seule chose, à savoir : que le droit de suite serait éteint par le voyage du navire d'un port à un autre port, comme le disait le projet primitif; mais que si ce voyage ne durait pas trente jours, le navire continuerait d'être grevé jusqu'à l'expiration de ce délai.

Voilà, si je ne me trompe, ce qui résulte avec évidence de cette discussion.

(1) Locre, t. 18, p. 303 et 304, séance du 7 juillet 1807.
(2) Ib., p. 303.
(3) Ib., p. 304.

456. Maintenant, cela est-il juste et sensé? Incontestablement. Il y a, en effet, une quantité considérable de navigations au cabotage dont la durée n'est jamais de trente jours. Cela est vrai surtout en temps de paix, comme le disait M. Regnauld. Eh bien! il sera donc interdit à l'acquéreur, uniquement pour l'extinction du droit de suite, d'employer son navire à ces navigations!

Enfin, il y a mieux. Une navigation continue de trente jours est incontestablement une expédition importante. Beaucoup de petits bâtiments de mer qui sont soumis au droit de suite n'offriraient pas les conditions désirables pour l'entreprendre. Or, comment fera l'acquéreur de ces navires pour se soumettre à la condition qu'on veut lui imposer. Il lui sera donc impossible de les dégrever (1)?

Au surplus, je comprendrais ces rigueurs si les créanciers pouvaient y trouver quelque avantage. Mais voyons : quel intérêt ont-ils à ce que ce bâtiment soit condamné à tenir la mer pendant trente jours? Je défie d'en montrer aucun. Leur intérêt véritable, celui que la loi reconnaît,

(1) A côté des bâtiments caboteurs, au sujet desquels l'interprétation proposée créerait toujours une gêne considérable, il y en a d'autres pour lesquels elle serait d'une exécution absolument impraticable : ce sont les bâtiments à vapeur. Je ne les cite pas comme un argument direct d'interprétation, puisque le législateur de 1810 n'a pu songer à cette navigation prodigieuse qu'il ne connaissait pas; mais je puis du moins signaler aux interprètes de nos jours le sort que prépare à l'acheteur de ces bâtiments la doctrine qu'ils professent. On veut que la navigation dure trente jours. Si elle n'a pas cette durée, elle est sans effet quant à l'extinction du droit de suite. Or, concevez-vous un bâtiment à vapeur naviguant pendant un tel délai? Il est d'abord incontestable qu'il commencera par brûler plus de combustible qu'il n'a coûté. Mais ensuite, où ira-t-il? Il faudra donc chercher le port le plus lointain du monde pour l'y envoyer? et encore, est-il sûr qu'il lui faille trente jours pour l'atteindre? Si l'interprétation des auteurs était vraie, les navires à vapeur auraient au moins droit à une exception.

c'est d'avoir un délai convenable pour exercer leur droit lorsqu'ils ont été interpellés par le départ du navire sous le nom et aux risques d'un nouveau propriétaire. Mais, encore une fois, ce délai leur étant assuré, peu leur importe que le bâtiment reste sous voiles pendant un mois ou pendant huit jours. Il suffira donc que le délai légal vienne s'ajouter au fait du voyage, comme, dans l'élaboration même de notre article, la prescription du délai est venue s'ajouter à la mention préexistante du départ et de l'arrivée dans un port différent.

457. Ceci me conduit à une autre question qui touche de très-près à la précédente. C'est celle de savoir s'il est même indispensable que le navire reste pendant trente jours absent du port de départ. Précisons.

J'achète un navire dans le port du Havre et je l'envoie à Nantes. Sa navigation s'accomplit heureusement en peu de jours. A Nantes, il reprend un chargement pour le Havre et revient dans ce port. A ce moment, il s'est écoulé, je suppose, vingt-cinq jours depuis son premier départ. Or, six jours après, c'est à dire le lendemain des trente jours qui ont suivi ce départ, puis-je soutenir que le droit de suite dont ce navire était grevé du chef de mon vendeur se trouve éteint? Nous venons de voir qu'on ne serait point fondé à m'objecter que la navigation n'a pas duré trente jours; mais pourrait-on, du moins, tirer argument de ce que le bâtiment n'a pas été éloigné du port de départ pendant trente jours, pour prétendre que la navigation dont je viens de parler est insuffisante quant à l'extinction du droit de suite?

458. Telle est la question. Maintenant, si l'on veut connaître ses conséquences pratiques, quelques réflexions suffiront pour les faire apprécier. En discutant la question précédente, je faisais remarquer que la nécessité pour l'acquéreur de tenir son navire en mer pendant un mois

serait toujours pour lui une gêne considérable et souvent même une condition impossible (1). Dans l'hypothèse présente, je reconnais que cette considération aurait moins de valeur. En effet, en admettant, comme nous l'avons fait, que la navigation, quoique moindre de trente jours, ne cesse pas néanmoins d'être utile pour l'extinction du droit de suite, il en résulte que le navire peut, même sans rentrer au port de départ, continuer de se livrer à plusieurs petites expéditions dont le propriétaire ferait son profit. Dès lors, la nécessité de le tenir éloigné du port de départ, si elle était consacrée, ne serait pas toujours sans compensation. Mais aussi, à d'autres points de vue, cette nécessité pourrait entraîner de graves embarras. Je n'en citerai qu'un exemple.

Il existe, dans tous nos ports de mer, des services réguliers de navigation qui relient entre eux les différents points de notre littoral, à la grande commodité de tous ceux qui veulent voyager et particulièrement des commerçants qui ont besoin d'expédier des marchandises. Ces services sont, comme chacun sait, des entreprises considérables dont l'extrême régularité est la condition essentielle. Ils se font, soit à l'aide de bateaux à vapeur, soit à l'aide de navires à voiles, ce qui représente de nos jours la grande et la petite vitesse; mais, dans tous les cas, la navigation est d'une courte durée. Les plus longues sont ordinairement de quelques jours, et beaucoup d'entre elles s'accomplissent en quelques heures.

Maintenant, je suppose que je me rende cessionnaire d'une entreprise de cette nature, ensemble de tout le matériel qui sert à son exploitation, c'est à dire de ses navires. Me voilà placé dans la nécessité de faire accomplir à ces bâtiments un voyage en mer pour éteindre le droit de suite dont ils sont grevés.

(1) Supra, n° 153.

Cette obligation n'a rien de pénible, s'il suffit pour la remplir que le navire soit successivement sorti d'un port et entré dans un autre et qu'il se soit en outre écoulé un délai de trente jours depuis la sortie du port de départ. Ces trois conditions pourront se trouver accomplies sans que l'ordre de mes services en soit troublé. Le voyage effectué par mes navires n'ayant pas par lui-même la durée de trente jours, il y sera suppléé par un délai pendant lequel les créanciers auront le droit de former opposition, et moi, la liberté de continuer mon industrie. Mais si, au contraire, il est indispensable que, pendant trente jours, mes navires ne reparaissent pas au port de départ, voilà mon commerce bouleversé. Vainement l'on me dira que je suis libre d'employer mes bâtiments à une autre navigation : je répondrai que je ne les ai point achetés pour les employer à une navigation telle quelle, mais pour les faire servir à une navigation déterminée. Si cet emploi m'est interdit pendant un mois, ou (ce qui est la même chose) si je ne puis me le permettre qu'en laissant planer sur moi les menaces du droit de suite, toutes mes combinaisons se trouvent renversées. Le droit de suite fait échec au droit de propriété.

Voilà quelle est l'importance de la question posée pour tous les navires qui font, ou de courtes navigations, ou des services réguliers de transports, ou des navigations d'un genre particulier, comme les remorqueurs. On voit combien le nombre de ceux qu'intéresse sa solution peut se trouver élevé.

459. Maintenant quelle doit être cette solution?

Aucun auteur ne semble s'en être occupé; mais je dois confesser que l'opinion par eux admise sur la précédente question contient virtuellement la réponse qu'ils auraient faite sur celle-ci. Après avoir décidé que le voyage devait avoir trente jours de durée et que toute navigation moindre

ne serait pas comptée, la logique les eût nécessairement conduits à soutenir que le navire ne pourrait impunément rentrer au port de départ avant l'expiration des trente jours. La première idée implique la seconde par *à fortiori*.

Mais si l'on adopte, comme je l'ai fait, une solution contraire à la leur sur le premier point, celui qui m'occupe en ce moment devient alors une question indépendante qui doit être étudiée avec les secours ordinaires de l'interprétation, je veux dire les textes et l'esprit de la loi. Or, en considérant ces divers éléments, j'avoue que je ne rencontre nulle part la nécessité pour l'acquéreur de tenir pendant un mois son navire éloigné du port de départ.

Quant au texte, il suffit de le lire pour être convaincu qu'il ne contient rien de pareil. J'y vois bien, en effet, que le droit de suite ne peut dans tous les cas se trouver éteint qu'un mois après le départ du navire, mais ce n'est là qu'un délai donné aux créanciers pour empêcher les surprises d'une navigation trop courte. Or, un délai n'implique pas nécessairement l'absence. Il peut profiter aux créanciers quand le navire est revenu dans le port de départ, aussi bien que s'il en était éloigné. Pourvu qu'ils en aient le bénéfice, qu'importe l'usage que l'acquéreur fera de son navire? Pour lui imposer une entrave à cet égard, il faudrait au moins que la loi fût bien explicite et elle est muette. Or, son silence est d'autant plus significatif qu'elle a fait de l'absence du navire une condition essentielle dans la seconde disposition de notre article.

Quant à l'esprit de la loi, il me paraît plus décisif encore. Que le législateur ait songé aux garanties dont le droit de suite avait besoin et qu'il ait voulu les lui donner, c'est ce qui est incontestable. Mais aussi n'y aurait-il pas témérité à prétendre qu'il a entendu sacrifier à ce droit les libres allures du commerce maritime et enchaîner l'acquéreur d'un navire au profit des créanciers du vendeur? Evidemment l'ensemble de la loi proteste contre cette pensée.

460. Mais ce qui me dispense d'ailleurs d'insister sur cette idée, c'est que le désir de protéger les créanciers ne commandait même pas qu'on leur fît cette immolation. Car enfin, je répéterai ici la question que je posais sur un autre point : Quel intérêt auraient-ils donc à ce que le navire restât pendant trente jours absent du port de départ? Me dira-t-on que cette absence même, par sa durée, est de nature à leur donner l'éveil? Cela serait possible si le navire était dans tous les cas obligé de revenir dans ce port, et si son retour devait nécessairement s'accomplir dans un délai invariable. Mais avec la liberté qui appartient au propriétaire de l'employer aux navigations les plus variées, avec l'instabilité des éléments maritimes, quel est le créancier qui pourrait prétendre trouver un avertissement dans un retard de quelques jours?

A mes yeux, je l'avoue, si quelque chose peut aider à la notoriété de la vente, là où il est le plus nécessaire que cette notoriété éclate, c'est précisément le retour du navire dans le port où résident généralement tous les créanciers dont il est le gage. Ce retour, en effet, aura pour conséquence de multiplier les occasions dans lesquelles l'acquéreur est appelé à faire acte de propriétaire; et par là les créanciers voient se multiplier leurs chances d'être prévenus à temps.

Ainsi donc, soit qu'on consulte le texte du Code, l'esprit de la loi ou l'intérêt des créanciers, on voit que rien n'interdit au navire de revenir au port de départ avant l'expiration des trente jours, sous peine de continuer à être grevé du droit de suite. Encore une fois, les conditions imposées à l'acquéreur pour éteindre ce droit sont taxativement énoncées par la loi. Pourvu qu'il les remplisse, il fera ce qu'il voudra de son navire. Que la navigation soit longue ou courte, que le navire revienne au port ou s'en tienne éloigné, les créanciers n'ont point à argumenter de ces circonstances qui ne sont point celles par lesquelles on a voulu protéger leur droit.

461. Telles sont les conditions requises pour que le voyage du navire entraîne avec lui l'extinction du droit de suite. Au reste, il est bien entendu que cet effet est lui-même subordonné à cette autre condition que les divers éléments constitutifs du voyage se trouveront réunis avant que les créanciers n'aient conservé leur droit par une opposition. C'est ce que nous a déjà appris l'art. 193, en nous disant que le navire serait libéré lorsqu'il aurait fait un voyage en mer, sans opposition de la part des créanciers du vendeur (1), et cette idée se trouve confirmée encore par les derniers mots de notre article. A la vérité, la construction grammaticale du texte semblerait restreindre ces derniers mots au second alinéa de l'article ; mais il est incontestable qu'ils s'appliquent au premier comme au second. C'est pourquoi il me semble difficile de justifier sous ce rapport un jugement du tribunal de Saint-Malo et un arrêt de la cour de Rennes que j'ai invoqués plus haut à un autre point de vue (2).

Voici, en effet, les circonstances dans lesquelles ont été rendues ces décisions.

Le 4 mai 1858, Pivert vend à Blaize son intérêt de 31 0/0 dans le navire *Jeune-Colombe*. Ce contrat est transcrit en douane dès le lendemain.

La *Jeune-Colombe* était alors dans le port de Dunkerque. Elle met à la voile le 14 mai et se rend à Newcastle pour prendre un chargement de charbon. Elle quitte Newcastle le 27 mai pour se rendre à Marseille où elle arrive le 13 juillet, après avoir fait, à Saint-Malo, une relâche de dix jours, du 8 au 18 juin.

Or, pendant que cette navigation s'accomplissait, Pivert était tombé en faillite, et, à la date du 1er juillet, les syndics avaient conduit leur opposition aux mains de l'acquéreur Blaize.

(1) Suprà, n° 390.
(2) P. 163, note 2.

C'est en cet état que le procès s'élève. Les syndics prétendent que le navire n'a point cessé d'être affecté aux droits des créanciers de Pivert, parce qu'il n'a point effectué une navigation effective de trente jours. A quoi on leur répond que cette condition n'est point exigée par l'art. 194 du Code de commerce, et qu'il suffit que le navire soit sorti d'un port et entré dans un autre et qu'il se soit écoulé trente jours depuis le départ.

Rien de plus vrai que cette thèse de droit (1). Mais il me semble qu'il y avait dans la cause un autre argument qui eût dû être triomphant en faveur des syndics : c'est que leur opposition était antérieure à l'accomplissement du voyage. En effet, quel était le port de départ? La cour répond que c'était Dunkerque (2). Or, la *Jeune-Colombe* en était partie le 14 mai : première condition du voyage. Trente jours après, c'est à dire le 14 juin, la seconde condition se trouvait remplie à son tour. Mais restait la troisième, soit l'arrivée dans un autre port. La cour décide, en fait, que c'est Marseille qu'il faut ici considérer comme « le véritable « port d'arrivée du navire, puisqu'il devait y porter son « chargement (3). » Eh bien! la *Jeune-Colombe* n'est entrée à Marseille que le 13 juillet, et, dès le 1er, les syndics avaient fait leur opposition. D'où je conclus que cette opposition devait maintenir intacts les droits des créanciers, puisqu'elle se produisait avant que le navire n'eût accompli un voyage en mer.

J'ignore si des circonstances particulières ont empêché ce point de vue, ou de se produire, ou d'être accueilli. Ni les recueils, ni les décisions rendues ne nous renseignent à cet égard. Mais si la cour de Rennes a entendu juger en principe que la réalisation de la condition d'arrivée avant l'opposition n'était pas nécessaire, je crois fermement qu'elle a donné à l'article 194 une interprétation inaccep-

(1) Suprà, nos 449 et suiv.

(2) Rec. du Havre, 5. 2. 4.

(3) Ibid.

table. A ce compte, on pourrait dire aussi qu'il n'est pas nécessaire que trente jours se soient écoulés depuis le départ, car ces deux conditions sont exigées au même titre et avec la même rigueur. Mais alors, mieux vaudrait tout de suite en revenir à l'opinion d'Emérigon, qui pensait que l'opposition était sans vertu dès que le navire avait commencé son voyage (1). Heureusement, les textes sont trop clairs pour se porter à de pareilles déviations.

462. Passous maintenant à la seconde hypothèse prévue par notre article pour les voyages ordinaires.

A côté des navires qui sont dirigés vers un port de destination, comme ceux qui nous ont occupé jusqu'ici, il y en a d'autres qui n'ont pas de point d'arrivée déterminé. Tels sont, par exemple, ceux qui font la pêche, ou encore, ceux qui pratiquaient cette espèce de barbarie civilisée, en partie abolie aujourd'hui, qu'on appelle là course. La navigation de ces divers bâtiments est moins un voyage qu'une sorte d'excursion.

Enfin, même pour ceux qui metteut à la voile en vue d'atteindre un port fixe, il peut se présenter mille circonstances qui les empêchent d'y arriver; et cela était surtout vrai au moment où le Code de commerce a été rédigé. On sait, en effet, qu'à cette époque de conflagration générale, les croisières anglaises parcouraient nos côtes et cherchaient à faire expier à notre commerce maritime les désastres de la coalition dont l'Angleterre était l'âme. Souvent alors un bâtiment partant pour un port peu éloigné, s'en trouvait écarté par les croiseurs, chassé par eux à de grandes distances, et ne trouvait de refuge, après de longs détours, que dans le port même d'où il était parti. C'étaient là, il est vrai, des accideuts de navigation; mais ils étaient assez fréquents alors pour attirer l'attention du législateur.

(1) Suprà, nº 390.

463. Or, dans ces diverses hypothèses, il est évident que la première disposition de notre article, fondée sur ce que le navire est entré dans le port de destination, eût été inapplicable. C'est pourquoi la loi, substituant l'absence au voyage réel, a décidé que, dans ces circonstances, le navire serait censé avoir fait un voyage en mer, lorsqu'il se serait écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port.

Cette disposition, introduite sur la demande de la cour de cassation (1), constitue, comme on le voit, une seconde innovation à l'ordonnance de 1681, avec cette particularité qu'elle se produit en sens inverse de celle que déjà nous avons signalée. Dans la première, la loi moderne s'est montrée plus exigeante que l'ancienne, en ajoutant un délai de trente jours à la condition préexistante d'un voyage réel. Ici, au contraire, le Code de commerce se montre plus facile en admettant qu'il peut y avoir voyage en mer là où il n'y a pas un voyage réel, ce que l'Ordonnance n'eût pas permis de décider. Ces changements ont pour résultat de donner aux créanciers plus de sécurité dans le premier cas, à l'acquéreur plus de facilité dans le second; c'est assez dire qu'ils sont un progrès utile dont il faut remercier le législateur moderne.

464. Mais pourquoi a-t-il exigé, dans l'hypothèse qui nous occupe, un délai de soixante jours, tandis que dans la première il s'était contenté de trente? A quel titre l'acquéreur dont le navire, par exemple, a été empêché par des circonstances fortuites d'arriver au port de destination et forcé de revenir au port de départ, est-il plus mal traité que si sa navigation avait été heureuse? N'y a-t-il pas là quelque chose d'arbitraire et d'injuste?

Voici, je crois, la raison qu'on pourrait donner de cette différence. Lorsque le navire arrive dans un autre port, il

(1) Obs. des trib., t 1, p. 11.

se produit à son occasion une série de faits significatifs. Les déclarations à la douane, les formalités dont il est l'objet, le choix des consignataires sont autant d'indices qui peuvent révéler la mutation de propriété. Mais lorsqu'au contraire le navire, soit parce que tel était le but de son expédition, soit parce qu'il a été contrarié dans sa marche, n'entre point dans un port de destination, il peut arriver que pendant un certain temps personne n'en entende plus parler. Rien ne vient rappeler sur lui l'attention des créanciers et réveiller en eux le sentiment de la vigilance. Ils ont donc vraiment moins de moyens de se renseigner, et, par suite, ils ont besoin d'un délai plus long pour exercer leur droit.

465. Remarquons, au surplus, qu'en parlant d'un navire qui n'est pas arrivé dans un autre port, la loi n'entend pas exprimer cette idée que sa disposition ne pourrait être invoquée par un acquéreur dont le navire aurait été obligé de relâcher dans un port quelconque avant de revenir à celui du départ. Elle veut seulement dire par là que le navire n'est pas parvenu au port de destination, parce qu'alors ce serait la première disposition de l'art. 194 et non la seconde qui lui serait applicable. C'est ce que révèle très-nettement le mot *arrivé* dont elle se sert; car un navire n'arrive dans un autre port, qu'autant que ce port est celui de sa destination arrêtée par ses expéditions.

Il faut faire attention à cette nuance qui est la conséquence nécessaire de ce que nous avons dit sur la première disposition de notre article. Ainsi, je suppose un navire qui part de Rouen pour Londres, chargé de marchandises. Sa navigation est contrariée. Il se trouve constamment poussé vers les côtes de Hollande. Enfin, de guerre lasse, il entre à Amsterdam. Il trouve à y vendre sa cargaison et il revient au port de départ où il entre cinquante-huit jours après sa sortie. Dira-t-on que le droit de suite est éteint,

en vertu de la première disposition de notre article, parce que le bâtiment est entré dans un autre port et qu'il s'est écoulé plus de trente jours depuis son départ? Nous répondrons que le port où il est entré était pour lui un port de rencontre et non un port d'arrivée; que ce n'est pas en vue de ces entrées fortuites que la loi a prononcé, précisément parce qu'étant fortuites elles sont inconnues des créanciers; et, en conséquence, nous déciderons que le droit de suite subsiste.

Mais, d'un autre côté, si le navire, au lieu de retourner à Rouen cinquante-huit jours seulement après son départ, y entrait soixante-un jours après la sortie, pourrait-on lui objecter qu'il est entré dans un autre port pour refuser d'appliquer la seconde disposition de notre article? Évidemment non. Il serait protégé alors par le mot *arrivé* qui, dans le premier cas, aurait servi à le condamner.

466. Après m'être occupé des deux hypothèses dans lesquelles peut se produire le voyage ordinaire, j'arrive maintenant, en suivant le texte pas à pas, à ce qui concerne les navires expédiés pour un voyage de long cours.

« Sont réputés voyages de long cours, dit la loi, ceux « qui se font au delà des limites ci-après déterminées :

« Au sud, le 30e degré de latitude nord;

« Au nord, le 72e degré de latitude nord;

« A l'ouest, le 15e degré de longitude du méridien de « Paris;

« A l'est, le 44e degré de longitude du méridien de « Paris (1). »

En conséquence, lorsque l'acquéreur fait faire à son navire une de ces expéditions qui sont toujours assez longues et qui l'étaient plus encore au moment où le Code de commerce a été rédigé, ce n'est pas un voyage réel qui est né-

(1) Art. 377 du C. de comm. modifié par la loi du 14 juin 1854.

cessaire pour éteindre le droit de suite, c'est un simple délai de soixante jours après le départ du navire.

En cette partie encore, il faut reconnaître que les tempéraments consacrés par la loi moderne sont plus équitables que la règle absolue de l'Ordonnance. Autant les voyages de long cours diffèrent des voyages ordinaires, autant il était peu rationnel de les soumettre à une disposition uniforme. C'est pourquoi celle qui termine l'article 194 se distingue également de celles qui la précèdent. Elle diffère de la première sous un double rapport : d'abord par le délai ; ensuite, parce que le navire voyageant au long cours peut se trouver libéré sans être arrivé dans un autre port. Elle diffère aussi de la seconde, en ce que le navire parti pour le long cours se trouve exonéré par la seule expiration du délai, sans être obligé de rentrer au port d'armement.

467. Au reste, cette disposition relative aux voyages de long cours vient confirmer une idée que j'ai plusieurs fois eu l'occasion d'exprimer : c'est que le voyage en mer dont parle notre article est plutôt une fiction légale qu'une réalité. Il y a même ceci de remarquable que, dans l'hypothèse d'une navigation au long cours, le voyage en mer peut s'accomplir en très-grande partie pendant que le bâtiment est dans un port de relâche.

Ainsi, un navire part du Havre pour les colonies. Deux ou trois jours après, il éprouve des avaries et entre dans un port de la Manche pour les réparer. Eh bien ! pendant son séjour dans ce port, le délai de soixante jours exigé pour l'extinction du droit de suite continue de courir à son profit. La raison en est que, s'il n'est plus en mer, il est néanmoins en voyage, la seule chose qui soit exigée par le texte.

468. Un autre point de vue que j'ai également indiqué dans ce qui précède, c'est que les dispositions de notre ar-

ticle ne sont point trois solutions applicables indifféremment à tous les voyages dont les circonstances matérielles en permettraient l'application. J'ai dit, au contraire, que leurs diversités étaient fondées sur la distinction faite par la loi entre les voyages ordinaires et les voyages au long cours. Or, cette observation n'est point seulement un aperçu de pure théorie, elle va nous servir à vider une question pratique.

De nos jours, les voyages maritimes tendent à devenir de plus en plus rapides. Je ne parle pas seulement pour les bâtiments à vapeur qui ont une marche tout à fait exceptionnelle; mais les navires à voiles eux-mêmes, grâce aux progrès de l'art des constructions et aux connaissances plus étendues de nos capitaines marchands, semblent acquérir une vitesse croissante. Par suite, il n'est pas rare de voir des navires expédiés pour des voyages de long cours considérables par leur étendue, arriver à destination moins de soixante jours après leur départ (1). Or, on demande si, dans cette hypothèse, l'acquéreur ne peut pas invoquer le premier paragraphe de notre article dès qu'il en accomplit les conditions, savoir : départ d'un port; arrivée dans un autre; délai de trente jours depuis le départ.

On dira dans ce système : Le véritable voyage en mer est celui dont parle le paragraphe premier; c'est là seulement qu'on en trouve les deux éléments essentiels : départ et arrivée. Quant au paragraphe final de notre article, c'est une disposition de faveur introduite pour ceux qui font naviguer au long cours, parce qu'on a considéré qu'ils seraient en général soumis trop longtemps au droit de suite, si l'on exigeait toujours l'arrivée du bâtiment

(1) Le fait est si connu que la preuve en paraît superflue. Je me bornerai à citer, d'après le *Journal des Débats* du 11 janvier 1859, l'exemple du clipper français *Vittoria*, qui a accompli en vingt-neuf jours la traversée du Havre à Rio.

à destination. Mais il doit leur être permis d'invoquer la règle générale lorsqu'elle leur est plus avantageuse; sans quoi, la faveur qu'on a voulu leur accorder tournerait contre eux, ce qui est contraire aux véritables principes.

A mes yeux, cependant, ces considérations ne sauraient prévaloir contre le texte de la loi. Notre article dit trop clairement à quelles conditions un navire expédié au long cours est censé avoir fait un voyage en mer, pour qu'il soit possible de lui appliquer une disposition qui ne concerne évidemment que les voyages autres que ceux du long cours. D'ailleurs, l'argument tiré de ce que le voyage en mer, tel qu'il est déterminé par notre paragraphe final, aurait été ainsi fixé en faveur de l'acquéreur, ne me paraît point décisif. Si c'est l'intérêt de l'acquéreur qui l'a inspiré, celui des créanciers n'y est point non plus complétement oublié. C'est pour eux qu'on a élevé à soixante jours le délai que le premier paragraphe ne portait qu'à trente. Or, cette garantie, que l'importance du gage rend d'autant plus précieuse, ne me paraît pas pouvoir leur être enlevée par cela seul que la navigation aura été plus ou moins rapide. C'est pourquoi je pense que le navire parti pour un voyage au long cours ne serait jamais dégrevé du droit de suite avant l'expiration des soixante jours, quoiqu'avant cette époque il soit arrivé à destination.

469. Voilà ce que j'avais à dire au sujet des trois propositions de notre article considérées isolément. Je crois avoir indiqué à peu près complétement les diverses difficultés que chacune d'elles peut soulever.

Dirai-je maintenant qu'il y a plusieurs questions qui leur sont communes? On a dès longtemps aperçu que ce sont celles qui concernent la computation des délais, dont le principe diversement appliqué se rencontre dans toutes les

parties de l'article. Or, sous ce rapport, le texte me paraît laisser peu de chose à dire.

Ainsi, aucun doute sur le moment où commencent à courir les trente ou soixante jours dont il parle. Les mots *départ*, navire *parti*, nous indiquent évidemment le jour de la sortie réelle du port d'armement comme le point initial de ces délais. Il ne suffirait donc pas que le navire fût muni de ses expéditions pour le départ, quoique cette formalité puisse quelquefois le faire considérer comme étant en voyage (1). Tel est le sentiment unanime (2).

470. Il n'est pas moins certain, selon moi, que ce délai doit être franc, c'est à dire qu'il doit être compté sans y comprendre le jour du départ, et que le jour de l'échéance appartient tout entier aux créanciers pour faire leur réclamation. Ce point de droit n'est pas contestable dans l'hypothèse des deux derniers paragraphes de notre article, puisque la loi y exige que le navire ait été absent plus de soixante jours. Or, si l'on calculait autrement, il y aurait en réalité moins de soixante jours d'absence.

Quant à l'hypothèse prévue par le paragraphe 1er, on pourrait dire peut-être que le texte est moins explicite. Mais l'analogie et les règles ordinaires du droit doivent conduire à la même solution. L'analogie : car on ne comprendrait pas qu'un délai de trente jours fût exempté de la franchise, quand un délai double y est assujetti. Les règles générales du droit : car il ne faut pas oublier que ce délai est imparti aux créanciers pour faire leurs réclamations; or, il est de principe que, lorsque la loi donne un délai pour faire une chose, ce délai doit être franc (3).

(1) Infrà, art. 196, n° 608.
(2) MM. Pardessus, t. 1, n° 950; Alauzet, t. 2, n° 1074; Boulay-Paty, t. 1, p. 164 et 165.
(3) Art. 1033 C. proc. civ.

Article 195.

La vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit et peut avoir lieu par un acte public ou par un acte sous signature privée.

Elle peut être faite pour le navire entier ou pour une portion du navire.

Le navire étant dans le port ou en voyage.

SOMMAIRE.

471. Objet de l'article et du commentaire.

472. Le navire peut être vendu en entier ou par portion. Sens de ces expressions.

473. Les cointéressés du vendeur n'ont plus le droit de préemption.

474. Le navire peut-être vendu étant dans le port ou en voyage. Inexactitude de cette antithèse.

475. Pour que la vente du navire en mer soit valable, il faut qu'il existe au moment du contrat.

476. Toutefois, les parties peuvent traiter sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et, dans ce cas, la perte antérieure du bâtiment n'annulerait pas la vente.

477. Forme de la vente. — Elle doit toujours être faite par écrit. Motifs de cette disposition.

478. Mais elle peut avoir lieu par acte authentique ou sous signature privée. Innovation du Code de commerce sur ce point.

479. De l'acte authentique. Notaires. Courtiers. Chancellers, etc.

480. De l'acte sous signature privée. Ses caractères constitutifs.

481. Les correspondances, factures ou livres de commerce n'en tiendraient pas lieu. Pourquoi.

482. Ces documents ne suffiraient pas même pour constituer un acte de vente translatif de propriété entre les parties.

483. Mais ils suffiraient pour constater une obligation de vendre qui devrait se traduire en dommages et intérêts faute d'exécution.

484. Suite. Examen de quelques décisions de jurisprudence qui paraissent contraires à cette solution et ne le sont pas en réalité.

485. De la preuve testimoniale. — Elle ne peut jamais être admise pour prouver une vente translative de la propriété d'un navire.

486. Mais elle serait admissible pour prouver l'engagement de vendre ou d'acheter, au point de vue des dommages et intérêts.

487. Pourrait-on prouver par témoins une association en participation ayant pour objet l'achat et la revente des navires? — Distinction. Conciliation des art. 49 et 195 du Code de commerce.

488. De la vente verbale et avouée.

489. Autres questions de forme se rattachant à la vente des navires. — L'acte doit contenir copie de l'acte de francisation.

490. La vente doit être inscrite sur l'acte de francisation.

491. Mais il n'est pas nécessaire qu'elle soit transcrite au greffe du tribunal de commerce.

492. Effets de la vente. — Translation de propriété. Distinction entre le navire francisé et celui qui ne l'est pas encore.

493. 1° Hypothèse du navire non francisé. Recours aux dispositions générales du droit commun.

494. Examen de ces dispositions. Du vendeur à l'acheteur, la propriété est transférée par le seul consentement des parties.

495. *Quid* à l'égard des tiers? — Divergence entre les auteurs : les uns exigent la tradition, les autres soutiennent qu'elle n'est pas nécessaire.

496. Arguments en faveur de cette dernière opinion. — Réponse à l'objection tirée de l'art. 1141 du Code Napoléon.

497. Suite et conclusion que, dans le droit civil, la propriété des meubles est transférée, même à l'égard des tiers, par le seul accord sur la chose et sur le prix.

498. Mais en est-il de même en matière commerciale? — Opinion contraire de MM. Delamarre et Lepoitvin. Réfutation.

499. Suite. Réponse à l'argument puisé dans le discours préliminaire du Code de commerce.

500. Suite. Argument tiré de l'art. 100 du même Code.

501. Réponse à cet argument.

502. Suite.

503. Suite. Sens véritable de l'art. 100.

504. Autre argument en faveur de la même thèse fondé sur l'art. 576 du C. de commerce.

505. Réponse.

506. Conclusion : la propriété du navire non francisé est transférée, même à l'égard des tiers, par l'effet direct de la vente et sans tradition.

507. Mais pour produire cet effet, il faut que l'acte de vente ait une date certaine.

508. 2° Hypothèse d'une vente portant sur un navire francisé. — Influence de ce fait au point de vue de la translation de propriété à l'égard des tiers. Divergences dans la doctrine et la jurisprudence.

509. Première opinion qui considère la mutation en douane comme substantielle pour transférer la propriété.

510. Critique de ce système. — Véritable caractère légal des formalités de douane.

511. Seconde opinion qui n'attache au contraire aucune importance à l'absence de transcription en douane. Elle est trop absolue.

512. Solution proposée : La vente est inopposable aux tiers tant qu'elle n'a pas été inscrite en douane.

513. Mais cette règle souffrirait exception dans le cas où les tiers auraient connu la vente. C'est ce qui fait la différence avec le premier système ci-dessus.

514. Monuments de jurisprudence qui viennent à l'appui de cette distinction.

515. Au reste, la mutation en douane n'est jamais d'aucune influence sur la consommation de la vente entre les parties contractantes. Dissentiment avec MM. Delamarre et Lepoitvin.

516. Examen de la question réservée au n° 388 et consistant à rechercher si les créanciers du vendeur, postérieurs à la vente, peuvent acquérir un droit de suite sur le navire. — Solutions diverses à cet égard. Système de M. Delvincourt.

517. Suite. Système de M. Pardessus.

518. Suite. Système de MM. Dageville, Alauzet et Dalloz. — Le principe de ce dernier système est le plus vrai.

519. Mais quelques distinctions paraissent nécessaires dans l'application.

520. Autre effet de la vente. — L'acheteur ne serait point tenu d'exécuter un contrat d'affrétement dont il n'aurait pas été chargé par le contrat.

521. Mais il en serait autrement si les marchandises étaient embarquées au moment de la vente.

522. Obligations qui naissent du contrat de vente.

523. De la délivrance. — Comment elle s'opère. Fictions de l'ancien droit à ce sujet. Aujourd'hui, elle résulte du seul consentement des parties.

524. Ce qu'elle doit comprendre. Des mâts, voiles, cordages, etc.

525. Suite. Des câbles, ancres, chaînes, cabestans, etc., et des apparaux en général.

526. De la chaloupe et du canot. — Longue controverse de la doctrine à ce sujet. Il faut les considérer comme accessoires du bâtiment.

527. Des armes, munitions et de l'artillerie du bâtiment. Il faut distinguer si elles n'ont été placées sur le navire que temporairement, ou si elles l'ont été pour son usage permanent.

528. Hypothèse dans laquelle tous ces différents objets sont séparés du navire. Solution contre le vendeur.

529. Des vivres et autres provisions. — Dans quel cas ils pourraient être considérés comme compris dans la vente.

530. La délivrance doit encore comprendre le fret acquis depuis le jour de la vente, mais non le fret antérieur. — Dispositions particulières de quelques législations étrangères à ce sujet.

531. Hypothèse dans laquelle la délivrance devrait comprendre même le fret antérieur à la vente.

532. Observation sur les titres de propriété.

533. Obligation de garantie. Son double objet. — 1° De la garantie d'éviction. Elle existe de plein droit.

534. Mais il faut que l'éviction procède d'une cause antérieure à la vente. — Exception pour les faits personnels du vendeur.

535. De plus, l'obligation de garantie peut être diminuée par les stipulations du contrat.

536. Il suffit même pour cela que les charges soient déclarées lors de la vente. De quelles indications cette déclaration peut s'induire dans la vente des navires.

537. Il suffirait également pour exempter de la garantie que les charges fussent apparentes. Exemple.

538. Mais la garantie peut aussi être augmentée par le contrat.

539. Conséquences de la garantie d'éviction.

540. 2° De la garantie des vices rédhibitoires. — Elle existe en matière de navires comme pour tous autres meubles.

541. *Quid* si le vice ne porte que sur les accessoires du navire ?

542. Conditions requises par le droit commun pour qu'elle soit due : vices cachés ; graves ; antérieurs à la vente.

543. Au surplus, le vendeur pourrait s'en affranchir par le contrat.

544. Mais cette exonération ne résulterait pas suffisamment de ce que le navire aurait été visité par des experts convenus.

545. En tous cas, la stipulation de non garantie n'affranchit pas le vendeur lorsque la qualité qui manque à la chose a été expressément promise.

546. Actions qui appartiennent à l'acheteur pour réclamer la garantie qui lui est due. Action rédhibitoire et action estimatoire. En quoi elles consistent, se ressemblent et diffèrent.

547. De l'action *ad vilium reficiendum*, proposée par MM. Delamarre et Lepoitvin.

548. Elle doit être admise, non comme action en faveur de l'acheteur, mais comme exception de la part du vendeur. Conséquences.

549. Encore faut-il pour cela que le vice soit très-promptement et très-sûrement réparable.

550. Du délai de l'action rédhibitoire, lorsqu'il s'agit de navires. Il ne court quelquefois que du jour où le vice est connu de l'acheteur.

551. La visite du navire avant de prendre charge n'est pas une fin de non-recevoir contre l'action rédhibitoire.

552. *Quid* si le navire a péri pendant son voyage ?

553. Des conditions qui peuvent affecter la vente des navires.

554. Acquisition des navires par construction.

555. Contrats divers auxquels donne lieu la construction des navires. — De la construction par économie.

556. Règles qui la gouvernent. Propriété. Risques. Responsabilité.

557. De la construction à forfait ou à l'entreprise. Espèces diverses.

558. 1° Hypothèse où le négociant qui fait construire fournit les matériaux et le constructeur son industrie. — Nature du contrat. A qui appartient la propriété du bâtiment commencé.

559. Des risques.

560. De la responsabilité du constructeur même après réception du navire.

561. 2° Hypothèse dans laquelle le constructeur fournit à la fois la matière et l'industrie.

Dans ce cas, le contrat est une véritable vente, sous la condition suspensive que le navire sera construit.

562. Suite.

563. Suite.

564. Dès lors, pendant la construction, le navire est la propriété du constructeur. Arrêt de la cour de Paris en ce sens.

565. En est-il de même lorsque le prix est payable par fractions proportionnelles aux degrés d'avancement du navire et après vérification ?

566. Décisions diverses dans le sens de la négative.

567. Réfutation de ce système.

568. Suite.

569. Le constructeur peut engager le navire pendant qu'il est en construction.

570. C'est lui qui supporte tous les risques auxquels la chose est exposée.

571. La propriété ne passe à celui qui a commandé le navire que lorsqu'il est construit et agréé. Mais l'événement de la condition a un effet rétroactif au jour du marché.

572. Conséquences de cette rétroactivité quant aux droits que le constructeur peut avoir conférés sur le navire et à ceux que la loi donne à ses

créanciers. — Condition exceptionnelle des fournisseurs de matériaux et des ouvriers qui ont travaillé au navire.

573. Mais pour produire ces effets, il est nécessaire que le marché soit constaté comme la vente. — *Secùs*, à l'égard des ouvriers et fournisseurs.

574. Graves difficultés que fait naître la faillite du constructeur pendant la construction. — A qui appartient la propriété du navire commencé?

575. La jurisprudence a toujours décidé cette question en faveur de celui qui a commandé le navire, mais par des motifs fort contestables.

576. Suite.

577. Même solution proposée, mais par d'autres motifs.

578. Suite.

579. Suite.

580. Opinion contraire de MM. Delamarre et Lepoitvin.

581. Réfutation.

582. Suite.

583. Preuve que leur système serait très-funeste au développement des constructions maritimes.

584. Autres questions qui naissent de la faillite du constructeur. — Achèvement du navire.

585. Comment est payé ce travail.

586. Celui qui a commandé le navire peut-il réclamer des dommages et intérêts pour le retard de livraison provenant de la faillite?

587. Obligations qu'engendre le contrat de construction à la charge du constructeur. — Renvoi au droit commun.

588. Sa responsabilité est plus grande que celle d'un vendeur ordinaire.

589. De l'acquisition des navires par prescription. — Pourquoi il convient de s'en occuper.

590. Les navires sont prescriptibles.

591. Renvoi au droit commun pour les causes qui empêchent, suspendent ou interrompent la prescription.

592. Temps requis pour prescrire la propriété des navires. — L'usurpateur et même le tiers possesseur, lorsqu'il est de mauvaise foi, ne peuvent prescrire que par trente ans.

593. Du tiers possesseur de bonne foi. — Systèmes divers. Valin.

594. Suite. La cour de Bruxelles et M. Merlin.

595. Suite. M. Boulay-Paty et M. Alauzet.

596. Suite. MM. Pardessus, Dageville, etc.

597. Examen de la question. — En principe, l'art. 2279 du C. Nap. est applicable aux navires comme aux autres meubles.

COMMENTAIRE.

471. L'article 195 auquel nous arrivons va nous donner l'occasion de faire connaître par quels moyens s'acquiert et se transmet la propriété des navires.

Je dis qu'il va nous donner cette occasion : car l'objet de sa disposition n'est point précisément aussi large que celui que j'indique. Il semble ne s'occuper que de la vente, qui est le moyen le plus ordinaire de transmettre et d'acquérir le domaine des choses. Mais on sait que ce moyen n'est pas le seul. On acquiert encore par succession, par donation et par prescription (1) ; on acquiert surtout, lorsqu'il s'agit de choses qui sont l'œuvre de l'industrie humaine, en leur donnant l'existence, en les créant. Or, si l'acquisition par succession ou donation ne présente aucun embarras, parce que le droit commun y suffit, il n'en est pas de même des deux autres manières d'acquérir dont je viens de parler. C'est pourquoi je me propose de rattacher à notre article quelques développements (dont il serait peu aisé de trouver la place ailleurs) sur les difficultés que peuvent soule-

(1) Art. 711 et 712, C. Nap.

ver la prescription (1) et ce que j'appellerai l'acquisition par construction (2). Toutefois, pour suivre aussi fidèlement qu'il est possible l'ordre adopté par le Code, occupons-nous d'abord de la vente.

Nous avons à examiner ce contrat sous trois aspects différents, savoir : 1° sous le rapport de son objet; 2° de sa forme; 3° de ses effets.

472. Considérons-le d'abord sous le premier rapport.

L'objet du contrat, c'est le navire. Or, le navire peut lui-même être envisagé sous un double point de vue, c'est à dire en lui-même et relativement au lieu dans lequel il se trouve.

En lui-même, le navire peut exister en entier ou seulement à l'état de fraction : ce qui ne doit pas s'entendre, on le conçoit de reste, d'une division matérielle qui répugne à la nature des choses. L'histoire a conservé le souvenir de ce général romain, Fabius Labéon, qui, après avoir promis par un traité au roi Antiochus de lui conserver la moitié de ses vaisseaux, les fit tous couper par le milieu et crut trouver dans ce subterfuge le moyen de tenir sa parole et de ruiner en réalité toute la flotte d'un souverain redoutable (3). Mais ces ruses de la diplomatie romaine n'ont rien à faire ici. Matériellement, le navire est une chose indivisible (4) ; et quand nous parlons de fractions de navire, c'est seulement dans un sens figuré, pour indiquer les subdivisions dont la propriété du navire est l'objet.

Ainsi, le navire entier, c'est la propriété totale du bâtiment; mais, comme je l'ai déjà rappelé plusieurs fois, cette propriété repose rarement sur une seule tête. Dans la

(1) Infrà, nos 589 et suiv.

(2) Infrà, nos 554 et suiv.

(3) Valère Maxime, l. 7, ch. 3, éd. Panckouke, t. 3, p. 36.

(4) Loccenius, De jur. marit., liv. 1, ch. 2, n° 6. — Straccha, De navib., 2e part., n° 27.

pratique, elle est divisée en vingt-quatre parts ou portions, qui sont autant de fractions du navire. C'est en vue de cet état de choses que notre article nous dit que la vente peut avoir pour objet, soit le navire entier, soit une portion du navire. Si faible que soit cette portion, elle peut donner lieu à une vente parfaitement valable, et les copropriétaires ne seraient point fondés à se plaindre du contrat qui ouvre à un étranger l'accès de leur communauté.

473. J'ajouterai pourtant que cette liberté absolue laissée au droit de propriété peut aussi avoir ses dangers. Lorsqu'une communauté d'intérêts se trouve constituée, il n'est pas toujours indifférent pour ceux qui s'y sont engagés d'y voir pénétrer des nouveaux venus. Aussi le droit maritime s'est-il souvent préoccupé de cet inconvénient. Dans la législation hanséatique, par exemple, il était admis que si l'un des propriétaires vendait sa part dans le navire, ses coparticipants avaient un droit de préemption qui leur permettait de la conserver pour eux moyennant le prix pour lequel il l'avait vendue; et même, pour empêcher que la fraude du vendeur ne tentât de leur imposer un prix factice et disproportionné, ils avaient le droit de faire estimer la part vendue et de la prendre à dire d'experts (1). Au reste, cette faculté existait dans beaucoup d'autres lois encore (2), et la tradition l'a maintenue dans un certain nombre de Codes maritimes modernes (3).

Toutefois, elle ne s'est jamais complétement acclimatée en France. Elle y était admise dans le cas où le participant vendeur était le maître du navire, parce qu'alors la maîtrise se transmettait avec sa part; mais il en était autre-

(1) Rec. de 1614, tit. 3, art. 14. L. marit., t. 2, p. 536.

(2) Wedderkop, Introd. in jus naut., l. 3, tit 2, § 10 et 11.

(3) Par exemple, celui de la Prusse, art. 1437 et suiv.; — de l'Espagne, art. 612; — de la Suède, ch. 2, art. 15; — de Hambourg, sect. 2, art. 13. — Mais celui de Malte contient une disposition expresse en sens contraire, art. 91.

ment à l'égard des participans ordinaires (1). « La raison « de la diversité, disait Cleirac, est que le maistre infi- « dèle peut commettre baraterie et frauder les autres « bourgeois, ce que les bourgeois ne peuvent pas faire « entre eux, l'un à l'autre ni contre luy (2). » En tous cas, il est évident que le droit de préemption n'existe plus à aucun titre dans notre Code de commerce actuel. C'est une prérogative trop grave pour que la raison d'utilité permette de l'y introduire sans un texte formel.

474. Au second point de vue, le navire peut se trouver dans le port ou en voyage.

J'emploie ici les termes mêmes dont se sert la loi, quoiqu'ils ne soient pas toujours parfaitement exacts. Pris à la lettre, ils conduiraient à penser que le navire est en voyage toutes les fois qu'il n'est pas dans le port, et réciproquement, qu'il cesse d'être en voyage dès qu'il est entré dans un port. Cependant il n'en est rien.

Ainsi, d'une part, un navire peut n'être pas dans un port et n'être pas en voyage. J'en citerai pour exemple ce qui se passe dans certains ports dont le chenal n'est point disposé pour donner entrée à des navires d'un fort tonnage. Ces bâtiments restent alors en rade ; c'est là qu'ils prennent ou déposent leur chargement au moyen d'alléges qui établissent entre eux et le port une communication directe. Or, ces navires, je le répète, quoique n'étant pas réellement dans le port, ne sont cependant pas en voyage.

D'un autre côté, le navire peut être amarré dans le bassin d'un port, et cependant être en voyage. Tel est ce bâtiment qui, parti du Havre pour l'Afrique, fait à Bordeaux une relâche volontaire ou forcée. Même après son entrée dans le port de Bordeaux, il ne cesse pas d'être en voyage.

(1) Cleirac, Juridict. de la marine, art. 2, n° 16, et Rôles d'Oléron, art. 1, n° 4.

(2) Jurid. de la mar., loc. cit.

Il résulte de là que l'antithèse présentée par la loi entre le navire dans le port et le navire en voyage n'est point complétement vraie. L'idée qu'on a voulu exprimer serait peut-être rendue plus heureusement par ces mots : Le navire étant dans le port ou en mer.

Quoi qu'il en soit, notre article nous apprend que le navire peut également faire l'objet d'une vente dans ces diverses situations. Sa présence ou son éloignement n'apportent à cet égard ni facilité ni obstacle à la validité du contrat.

475. Mais ceci, bien entendu, est subordonné à la condition que le navire en mer existe au moment où il est aliéné. Autrement, le contrat serait vicié dans son principe ; car on ne saurait concevoir une vente sans une chose qui en fasse l'objet (1). C'est ce que la cour de cassation a décidé par arrêt du 5 frimaire an XIV, dont les faits étaient antérieurs à la promulgation de nos lois modernes (2) ; et c'est ce qu'il faudrait encore décider aujourd'hui par application de l'article 1601 du Code Napoléon, qui déclare que la vente est nulle si, au moment où elle a été faite, la chose vendue était périe en totalité.

A la vérité, cet article 1601 a été, dans le sein du conseil d'Etat, l'objet d'une discussion qui semble laisser planer un doute sur son autorité légale dans cette question. Quelques orateurs, en effet, se fondant sur les usages du commerce, ont soutenu précisément que cette disposition de loi ne devrait point être appliquée à la vente d'un navire en mer, et que la vente était valable, quoique le bâtiment eût péri au moment où elle a été consommée (3).

D'un autre côté, cette idée était vivement combattue

(1) L. 8, Dig., De cont. empt.

(2) Cet arrêt est rapporté par Merlin, Rép. v° Vente, § 1er, art. 1er, p. 441, col. 1.

(3) Locré, t. 14, p. 53 et suiv.

par M. Portalis. « Dans le commerce même, disait cet il-
« lustre jurisconsulte, il faut une matière aux contrats
« de vente. Or, il n'y a point de contrat lorsque le na-
« vire est péri avant la vente. La vente est, pour ce cas,
« soumise aux mêmes principes que le contrat d'assu-
« rance. Toute réserve des usages particuliers au com-
« merce ne doit donc pas être admise pour le cas dont il
« s'agit. Dans le commerce aussi, il ne peut y avoir de
« vente sans une matière qui en soit l'objet. A la vérité,
« la bonne foi du vendeur l'exempte de payer des dom-
« mages et intérêts; mais il serait absurde que le contrat
« de vente fût tout à l'avantage du vendeur, et que l'a-
« cheteur payât un prix pour ce qui n'existe pas.

« M. Portalis ajoute que trois fois cette question a été
« jugée au parlement d'Aix, d'après ses défenses ou sur
« ses consultations.

« Au reste, la règle générale posée par l'article ne peut
« être altérée par les usages du commerce, lesquels,
« d'ailleurs, se diversifient à l'infini, suivant les locali-
« tés (1). »

Sur ce, réplique de MM. Regnauld de Saint-Jean-d'Angely et Begouen, dont les observations avaient suscité
les paroles qu'on vient de lire. Selon eux, les principes
présentés par M. Portalis sont entièrement opposés à ceux
qui sont généralement suivis en pareil cas. « Au surplus,
« ajoutent-ils, il a été reconnu que l'article ne s'applique
« point au commerce; ainsi, il n'y a point de difficulté à
« l'adopter (2). »

C'est alors, en effet, qu'il fut adopté, sans que la question ait été formellement résolue par le conseil. On a dit
avec raison qu'elle était restée indécise (3). Néanmoins,
le silence du Code de commerce, en n'apportant aucune

(1) Loc. cit., p. 54.
(2) Ibid.
(3) Merlin, loc. cit.

dérogation à une règle fondée, non-seulement sur l'article 1601, mais plus encore sur le bon sens et la nature des choses, indique suffisamment que l'opinion de M. Portalis doit prévaloir. Il faut donc décider, en principe, que la vente est nulle lorsque le bâtiment qui en fait l'objet avait péri quand le contrat s'est formé (1).

476. Toutefois, je crois aussi avec MM. Delamarre et Lepoitvin que la vente serait valable, s'il apparaissait du contrat que les parties ont entendu traiter en vue même de la perte possible du navire, et faire ce que l'on appelle un marché à toutes chances (2). Il intervient alors un véritable contrat aléatoire, régi par l'art. 1965 et non par l'art. 1601 du Code Napoléon. Ce n'est plus, à proprement parler, le navire qui fait l'objet de la convention, c'est la chance de son existence. Je serais même porté à penser que c'est cette différence nécessaire entre la vente ordinaire et la vente aléatoire qui avait amené, dans l'ancien droit, les divergences de jurisprudence et d'usage invoquées de part et d'autre dans la discussion de l'art. 1601 au conseil d'Etat. M. Portalis, si je ne m'abuse, était lui-même disposé à faire une place à la convention dont je m'occupe en ce moment, lorsqu'il proclamait que, dans le cas de perte du navire vendu, la vente était soumise aux mêmes principes que le contrat d'assurance (3).

Or, puisque la loi permet d'assurer sur bonnes ou mauvaises nouvelles, et valide le contrat lors même que la perte inconnue, mais préexistante, du navire ne laisse aucun aliment au risque (4), pourquoi ne serait-il pas per-

(1) Merlin, ibid. — M. Troplong, Vente, t. 1, nº 255.
(2) Cont. de commission, t. 3, nºs 70 et suiv.
(3) Voy. nº précédent.
(4) Art. 367, C. de com. — MM. Delamarre et Lepoitvin, loc. cit., nº 71.

mis de vendre valablement sur bonnes ou mauvaises nouvelles? La situation est vraiment la même et comporte les mêmes décisions.

Mais aussi, pour obtenir la sanction de la justice, cette vente exceptionnelle devrait être nettement précisée, sinon en termes sacramentels, du moins par les conditions générales de l'acte qui la constate. Le prix fixé devra surtout, ce me semble, jouer un grand rôle dans cette appréciation; et s'il était manifestement inférieur à la valeur véritable du navire, on serait naturellement conduit à penser que cette infériorité a pour cause le risque particulier imposé à l'acheteur.

477. Examinons maintenant la vente sous le rapport de la forme.

D'abord, elle doit être faite par écrit.

C'est une nécessité que n'imposait point l'ordonnance de 1681. Sous son empire, Valin ne faisait même aucune difficulté d'admettre comme valable une vente purement verbale (1). Mais on voit qu'il en serait autrement aujourd'hui.

Quelle en est la raison?

La propriété des navires présente sans doute une importance pécuniaire assez grande pour que les parties contractantes aient un intérêt sérieux à ne pas la laisser dépendre d'une preuve plus ou moins fragile ou discutable. Toutefois, il y a dans le commerce un grand nombre de choses d'un prix également considérable et pour la transmission desquelles la loi n'a point exigé une constatation écrite. Il me semble donc difficile d'admettre que l'intérêt privé soit la véritable cause à laquelle il faille rattacher cette disposition; et pour moi, je serais plutôt porté à l'expliquer par des considérations d'un ordre plus élevé, empruntées à l'intérêt public.

Quelle que soit, en effet, la nature des preuves qui peu-

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 3, t. 1, p. 611.

vent être fournies à l'appui d'une réclamation ayant un navire pour objet, dès là qu'elles ne résultent pas d'un acte écrit, il faudra nécessairement un procès plus ou moins long pour les faire reconnaître et consacrer. Or, pendant cette contestation, non-seulement la propriété du navire restera incertaine, mais en même temps son usage sera nécessairement entravé. L'intérêt général du commerce en souffrira. C'est pourquoi il a paru utile de lui éviter cette atteinte, en exigeant toujours un acte écrit pour constater la vente.

En tous cas, j'ajouterai que cette disposition n'est point le résultat d'un de ces hasards de plume qui se rencontrent parfois dans la rédaction des lois. Elle a, au contraire, appelé l'attention du législateur et elle est le fruit de sa réflexion. En effet, lorsque la discussion du Code s'est engagée devant le conseil d'Etat, notre article était ainsi rédigé : « La vente volontaire d'un navire peut être faite par acte « public ou par acte sous signatures privées (1). » Mais M. Jaubert proposa d'exprimer *plus positivement* que la vente devrait *toujours* être faite par écrit, et c'est ainsi que l'article, adopté avec cet amendement, est devenu celui que nous lisons actuellement dans le Code de commerce (2).

Ainsi donc, l'écriture est ici une condition substantielle du contrat. La loi est précise et impérative : la vente DOIT être faite par écrit.

478. Notre article ajoute qu'elle peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée.

Ici encore, j'ai à signaler une innovation apportée par le Code de commerce aux lois qui l'ont précédé, mais une innovation ayant pour but d'étendre, au lieu de la restreindre, la liberté des contractants.

En effet, lorsque pendant la révolution on voulut pren-

(1) Locré, t. 18, p. 296.
(2) Séance du 7 juillet 1807, ibid., p. 305.

dre des mesures efficaces pour empêcher les étrangers de posséder des bâtiments français, on fut naturellement conduit à se préoccuper de la forme des actes par lesquels pouvait se transmettre la propriété des navires. Louis XIV n'y avait point songé, quoiqu'il eût poursuivi le même but. Il avait cru trouver un frein suffisant dans les déclarations publiques et officielles de propriété faites au greffe de l'amirauté (1). Mais les faits avaient montré combien ces déclarations elles-mêmes, altérées par la fraude et le mensonge, étaient impuissantes (2). Il fallait attaquer le mal jusque dans les retranchements de l'intérêt privé. En conséquence, le décret du 27 vendémiaire an II, destiné à assurer l'exécution de l'acte de navigation, ordonna que « toute vente de bâtiment ou de partie de bâti- « ment serait faite par-devant un officier public (3). »

On sent parfaitement quelle était la portée de cette prescription. Elle mettait les étrangers qui voulaient devenir propriétaires ou copropriétaires de bâtiments français dans la situation la plus difficile. En effet, de deux choses l'une : ou ils s'y soumettraient, ou ils ne s'y soumettraient pas. S'ils s'y soumettaient, ils seraient facilement découverts ; dans le cas contraire, ils étaient obligés de se livrer absolument à la bonne foi de leur vendeur et ils couraient la chance de le voir nier plus tard un contrat qui n'était pas constaté dans la forme légale. Double alternative qui devait nécessairement les écarter des négociations que la loi voulait leur interdire.

Cet état de choses a duré jusqu'à la promulgation du Code de commerce. Il fut même un moment question de le maintenir dans ce Code (4). Toutefois, sur les réclamations énergiques de quelques tribunaux importants (5), la com-

(1) Suprà, t. 1, introd., n° 18.
(2) Ibid., n° 19.
(3) Art. 18.
(4) Projet primitif, art. 151.
(5) Tels que la cour de Rouen (Observ. des trib., t. 1, p. 269), et

mission crut devoir admettre les actes sous signature privée en concurrence avec l'acte public pour constater la vente des navires. C'est pourquoi les parties ont maintenant la faculté de choisir entre ces deux moyens de constater leurs conventions par écrit.

479. Quant au point de savoir ce qu'il faut entendre par acte public et acte sous signature privée, et aux formes spéciales qui sont la condition de leur validité, il est évident qu'il faut recourir aux enseignements du droit commun.

Ainsi l'article 1317 du Code Napoléon nous apprend que l'acte authentique est celui qui a été reçu par officiers publics, ayant le droit d'instrumenter dans le lieu où l'acte a été rédigé, et avec les solennités requises. D'où suit que la vente d'un navire faite par le ministère d'un notaire rentrerait dans cette catégorie. Telles seraient encore les ventes aux enchères à la Bourse faites par les courtiers dans les ports où ils sont autorisés à y procéder (1); les ventes publiques faites par commissaire-priseur ou par huissier dans les villes où il n'y a pas de courtiers ou lorsqu'ils n'y sont pas autorisés. De même, les ventes faites à l'étranger par l'intermédiaire des chanceliers des consulats sont des ventes authentiques, car elles sont constatées par des officiers publics agissant dans les limites de leurs attributions (2).

480. En ce qui concerne les actes sous signature privée, il est plus difficile de les définir avec la même précision, puisque la loi n'a point pris à leur égard le soin de le faire. C'est donc seulement par leurs caractères essentiels qu'ils peuvent être signalés.

le trib. de commerce de la même ville (ibid., t. 2, 2e part., p. 343), dont les observations ont fait modifier le projet. (Analyse rais. des obs., p. 61.)

(1) Décret du 17 avril 1812, art. 2. — Ord. du 14 nov. 1835, art. 2, 3o.

(2) Voy. ord. des 20 août, 11 sept. 1833, art. 16 et suiv., et ord. des 29 oct., 21 nov. 1833, art. 32.

Or, ces caractères me paraissent être au nombre de deux, savoir :

1° La signature des deux parties (1) ;

2° La rédaction d'autant d'originaux qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct. (Art. 1325 C. Nap.)

A défaut de ces deux conditions, il me semble qu'on ne saurait voir un acte sous signature privée suffisant pour engendrer les effets ordinaires d'une vente de navire. Tel est du moins l'esprit dans lequel me paraît avoir été édictée la disposition de notre article.

481. Je dois reconnaître cependant qu'en l'absence de définition rigoureuse de ce qu'il faut entendre par acte sous signature privée, chacun cherche à étendre, selon son intérêt, les limites dans lesquelles la loi paraît avoir voulu resserrer le choix des contractants. C'est ainsi, par exemple, que l'on a tenté de prouver la vente d'un navire au moyen de correspondances, de factures, ou de mentions inscrites sur des livres de commerce. Ce sont là, dit-on, des conventions écrites qui doivent recevoir leur exécution (2).

Mais ces extensions sont contraires à la loi. Il faut les repousser, et c'est en général ce que n'hésitent pas à faire la doctrine et la jurisprudence (3).

Je remarque pourtant que ceux-là même qui refusent de les admettre, au lieu de fonder leur opinion sur le moyen décisif tiré des termes de l'article 195 du Code de commerce, mélangent leur argumentation de considérations qui ne sont pas toujours également concluantes.

(1) V. Infrà, n° 484, deux jug. du trib. de Marseille.

(2) Rennes, 29 juillet 1819. (J. du Pal., 15. 448.) — Même cour, 17 mars 1849. (Dev., 52. 1. 562.) Mais ce dernier arrêt a été cassé par l'arrêt cité à la note suivante.

(3) Rouen, 23 janvier 1841. (Rec. de Rouen, 1841, p. 82; J. du Pal., 1841, t. 1, p. 422.) — Cassation, 26 mai 1852. (Dev., 52. 1. 561.) — Delamarre et Lepoitvin, t. 4, n° 89. — Locré, t. 3, p. 30. — Poujet, Princ. de dr. marit., t. 2, p. 562.

Ainsi, on objecte quelquefois que ces diverses constatations ne peuvent être admises parce qu'elles ne se prêteraient pas à l'exécution de l'article 226 du Code de commerce qui exige que le capitaine ait à son bord l'acte de propriété (1). Mais on ne fait pas attention que cette disposition n'est qu'une inadvertance échappée aux rédacteurs du Code de commerce, et que son exécution est dans tous les cas impossible. Jamais, en effet, l'acte de propriété du navire, même notarié, n'est remis entre les mains du capitaine; il reste dans les bureaux de la douane, annexé au registre de francisation (2).

Parfois encore, on ajoute qu'avec ces modes de constatation l'accomplissement des formalités en douane serait de toute impossibilité (3). L'argument est grave, en effet, lorsqu'il s'agit de la vente d'un navire francisé; car alors la transcription en douane est une formalité positivement exigée par la loi (4). Mais ce motif n'a pas la même valeur lorsqu'il s'agit de la vente d'un navire sur chantier. Il est clair cependant que ce navire peut faire l'objet d'une vente et même de plusieurs transmissions successives. Or, comme il n'est pas francisé et ne peut l'être tant que sa construction ne sera pas achevée, la vente n'a pas besoin d'être transcrite en douane pour acquérir sa perfection (5). L'impossibilité d'accomplir une formalité qui ne doit pas avoir lieu n'a donc aucun poids dans ce cas, et l'argument pèche au moins par trop de généralité.

Mais voici la raison décisive, au moins à mes yeux, sur laquelle il faut se fonder pour repousser du débat les correspondances, factures ou livres de commerce, à l'aide desquels on voudrait prouver la vente des navires : c'est

(1) Cass., 26 mai 1852. Delamarre et Lepoitvin, loc. cit.

(2) Beaussant, t. 1, p. 491, note 2. — Des renseignements particuliers pris à la douane de Rouen m'ont confirmé ce fait.

(3) Delamarre et Lepoitvin, loc. cit.

(4) Infrà, nº 490.

(5) Infrà, nºs 493 et suiv.

que ces divers documents ne sont pas les actes que réclame impérieusement l'art. 195. Ce sont des écrits privés, mais non des actes sous seing privé (1), distinction essentielle qui se trouve fréquemment dans la loi.

En veut-on la preuve? Elle est dans l'article 109 du Code de commerce, qui indique à la fois pour prouver les ventes, et les actes sous signatures privées et les correspondances, factures ou livres. Inutile superfétation si, dans la pensée de la loi, l'acte sous seing privé comprenait les correspondances, factures et livres (2).

D'ailleurs, ce n'est pas tout. Du rapprochement des art. 109 et 195 jaillit encore un nouvel argument. Voyez, en effet, comment procède le législateur. Il venait de décider dans l'art. 109 de quelle manière se constateraient les ventes commerciales, lorsque arrivé aux navires il veut apporter des restrictions à la règle générale. Sa première pensée est de proscrire tout l'art. 109, à l'exception du paragraphe 1er, relatif aux actes publics (3). Puis on réclame en faveur des actes sous seing privé, et alors il admet quoi? le second paragraphe de ce même article 109, c'est à dire les actes sous signature privée. Mais il s'arrête là; il ne parle ni des correspondances, ni des livres, ni de rien de ce que mentionnent les paragraphes suivants. Et l'on refuserait de s'arrêter avec lui! Ce sont ces mêmes énonciations dont il n'a pas parlé que l'on voudrait aujourd'hui introduire dans l'art. 195! C'est impossible. Jamais la rédaction circonspecte de la loi n'a eu une portée plus significative. Il est évident ici, ou il ne le sera jamais, que la disposition de l'article 195 n'est pas seulement purement énonciative, mais essentiellement exceptionnelle et limitative (4).

(1) M. Demante, Progr. de droit civ., t. 2, n° 796. M. Marcadé, Préamb. des art. 1322 et suiv.

(2) M. Troplong l'a très-bien montré. Vente, t. 1, n° 21.

(3) Suprà, n° 478.

(4) Cass., 26 mai 1852. (Dev., 52. 1. 561.)

482. Voici cependant un nouveau point de vue qui se présente. Tout cela est vrai, dit-on, lorsqu'il s'agit d'opposer la vente à des tiers; mais en doit-il être de même de l'acquéreur au vendeur? La bonne foi, le respect des conventions ne font-ils pas une loi de se montrer plus facile et de consacrer une vente constatée par la correspondance, les livres ou factures des parties?

Ce système est équitable, et je ne suis pas étonné qu'il ait rencontré dans la jurisprudence l'accueil réservé à ce qui est honnête (1). Nous verrons plus tard s'il ne doit pas, en effet, y avoir un recours contre la mauvaise foi se retranchant derrière l'art. 195 (2). Mais pour le moment je crois pouvoir dire que la distinction dont je viens de parler soulève les plus graves objections.

En effet, pour l'admettre il faut d'abord partir de ce point : que l'art. 195 ne peut être invoqué que par les tiers, et non par les parties elles-mêmes. Or, cette distinction n'est pas dans la loi; l'article est général et absolu.

Cependant passons un moment sur le principe et voyons les conséquences. Si l'art. 195 ne concerne pas les parties contractantes, quelles règles les gouverneront? Sont-ce les règles du droit commercial ou celles du droit civil?

Celles du droit commercial? — Soit. Mais alors ce sera l'art. 109, car il n'y en a pas d'autre pour constater les achats et ventes. Or, si c'est l'art. 109, pourquoi restreindre les modes de preuve aux correspondances, lettres et factures? Il faudra bien aller jusqu'à la preuve testimoniale; car l'art. 109 est ou inapplicable ou applicable pour le tout.

Celles du droit civil? — Très bien. Mais alors, nous trouverons encore l'art. 1347 du Code Napoléon qui nous permettra la preuve testimoniale pour compléter un commen-

(1) Rennes, 17 mars 1849. (Dev., 52. 1. 561.)

(2) Infrà, n° 483.

cement de preuve par écrit. De telle sorte que, de quelque côté qu'on se tourne, on aboutit partout à la preuve par témoins dans une matière où le législateur a surtout voulu la proscrire et exiger une preuve écrite.

Ces conséquences jugent le système. Au surplus, je dois ajouter que les arrêts qui l'ont admis ne l'ont fait que doctrinalement, je veux dire dans des procès où la présence des tiers a conduit, en définitive, à n'en tenir aucun compte (1). Je me persuade que si la question était posée *in terminis*, les difficultés que soulève cette distinction apparaîtraient avec plus d'éclat et entraîneraient une décision opposée.

En résumé, la loi est claire. Elle permet de faire la vente d'un navire par un acte sous seing privé; mais, ni les correspondances, ni les livres de commerce n'ont les caractères légaux d'un tel acte. D'où suit que, soit vis à vis des tiers, soit même entre les parties, ces documents sont insuffisants pour constater la convention de manière à ce qu'elle produise les effets d'une vente régulière de navire.

483. Maintenant, résultera-t-il de là que la justice sera désarmée devant le spectacle de la mauvaise foi? Je ne le pense pas. En voici, selon moi, la raison.

Je parviens à démontrer par ma correspondance avec Primus, ou par ses livres et factures, qu'il m'a vendu son navire l'*Atlas*. Efforts inutiles, me dit-on. La vente n'est valable que lorsqu'elle est prouvée par un acte public ou sous seing privé; or, ne produisant aucun acte qui ait ce caractère, vous ne pouvez vous prévaloir de cette vente : elle n'a pas d'existence légale.

C'est vrai, répondrai-je à mon tour. Je reconnais que les documents produits n'ont ni les caractères ni les effets d'une vente translative de propriété. Aussi n'est-ce pas à ce titre que je les invoque. Je n'entends point me poser

(1) Rennes, ubi suprà.

dès à présent en acheteur, ni vous en vendeur; je ne prétends aucun droit actuel à la propriété du bâtiment. Mais j'invoque notre correspondance comme contenant de votre part l'obligation de me vendre votre navire, comme vous pourriez de votre côté l'invoquer contre moi, comme contenant de ma part l'obligation d'acheter. C'est simplement une obligation de vendre que j'entends y trouver, ce qui est aussi différent d'une vente que l'obligation de faire quelque chose diffère du fait lui-même.

Or, si les documents que je produits sont insuffisants pour prouver une vente régulière et translative de propriété, parce que dans ce cas l'art. 195 a des exigences impérieuses, ils ne le sont pas pour prouver un engagement de vendre. Ici, en effet, nous restons pleinement dans le droit commun. La propriété du navire n'est que très-indirectement engagée. Elle est le but lointain, si l'on veut, mais non l'objet immédiat de la contestation. Il s'agit, avant tout, d'une obligation de faire dont l'exécution est demandée et dont l'inexécution doit être frappée de dommages et intérêts.

Vainement, d'ailleurs, objecterait-on que les termes de la correspondance invoquée semblent impliquer une vente actuelle et non une obligation de vendre ultérieurement. On y relèvera, par exemple, ces mots: « *Je vous vends* mon navire, » ou bien : « *Je vous achète* votre bâtiment; » et l'on en conclura que les parties ont en réalité voulu faire une vente qu'il est impossible de faire dégénérer en une simple obligation personnelle.

Je crois que cette objection devrait rester sans portée. C'est une règle de bon sens autant qu'une règle de droit qu'il faut s'attacher à l'intention des parties plutôt qu'aux termes dont elles se sont servies (1). Or, avant tout, il est incontestable que leur intention a été de faire quelque

(1) Art. 1156 C. Nap.

chose de sérieux et de valable; là-dessus, il ne peut s'élever aucun doute. Eh bien! dès là que leur convention périrait en interprétant judaïquement les expressions employées, il faut sacrifier la lettre pour sauver la convention : *Semper in dubiis id agendum est ut quam tutissimo loco res sit bona fide contracta* (1).

Voilà, selon moi, par quel moyen et dans quelle mesure il serait possible et légal de donner effet aux constatations de la correspondance, des livres ou factures, et de faire respecter tout ensemble la bonne foi et la loi.

484. Je trouve pourtant dans la jurisprudence du tribunal de commerce de Marseille plusieurs décisions qui paraissent contraires à cette doctrine; mais si l'on veut y regarder de près, on verra que la divergence est plus apparente que réelle.

Des pourparlers avaient eu lieu entre le capitaine Azibert, propriétaire du navire *Marie-Amélie*, et les sieurs Provençal et Gastaud, négociants à Marseille, au sujet de la vente de ce bâtiment. Une note constatant la vente et ses conditions avait même été dressée par un tiers qui se trouvait l'intermédiaire de cette négociation. Il paraît cependant que les parties n'avaient pu s'entendre définitivement sur toutes les conditions du contrat et que le capitaine Azibert avait renoncé à y donner suite.

En cet état, Provençal et Gastaud assignent Azibert devant le tribunal de Marseille, pour entendre ordonner qu'il serait tenu de convertir en acte public la promesse de vente qu'il leur a faite de son navire *Marie-Amélie*, faute de quoi le jugement à intervenir « *leur tiendra lieu d'acte de vente...* »

Mais le tribunal, par jugement du 31 décembre 1845, repousse leur demande en ces termes :

(1) L. 21, Dig., De rebus dub.

« Attendu qu'il résulte des débats que si le capitaine
« Azibert est entré en pourparlers pour la vente de son
« navire *Marie-Amélie*, il n'y a eu de sa part *qu'un projet*
« *de vente*, et non un acte définitif revêtu de sa signature
« ainsi que l'aurait voulu, dans l'espèce, l'art. 195 du Code
« de commerce;

« Attendu qu'un contrat de vente est synallagmatique,
« et que, pour le faire sortir à effet, même sous le rapport
« de la bonne foi, sur une simple promesse verbale, *il fau-*
« *drait que les aveux des parties fussent égaux dans leur*
« *forme et teneur;* que, loin de là, le capitaine Azibert *nie*
« *que les conditions qu'on lui impose soient celles qu'on lui*
« *a consenties*, et qu'à cet égard ce n'est que sa conscience
« qui peut apprécier la véracité de ce qu'il avance;

« Attendu que la promesse de vendre ou d'acquérir un
« navire, qui n'est établie que par une note de l'entremet-
« teur, dressée à la suite de conférences entre les parties,
« mais sans signatures de la part de celles-ci, ne peut for-
« mer titre suffisant en faveur du prétendu acquéreur, pour
« obliger le prétendu vendeur *à lui livrer le navire;*

« Attendu donc, qu'en absence de tout contrat *écrit*, il
« y a lieu de faire l'application de l'art. 195 précité (1). »

Autre espèce.

A la suite de conférences tenues chez un notaire, une note avait été dressée, portant que Quirel consentait la vente de son bateau la *Vierge-du-Beau-Rencontre* à Olive et consorts, pour le prix de 5,700 fr., et que les acheteurs promettaient réaliser cette acquisition.

Cette note n'avait été signée par aucune des parties.

Le 23 septembre 1833, Quirel assigne Olive et consorts pour les faire déclarer tenus conjointement de passer avec lui acte public de la vente du bateau la *Vierge-du-Beau-Rencontre;* à défaut, entendre ordonner que le jugement

(1) J. de Marseille, 25. 1. 207.

tiendra lieu d'acte de vente, et condamner les acheteurs au payement de 5,700 fr.

Enfin, le 25 septembre 1833, jugement ainsi conçu :

« Att. qu'aux termes de l'article 195 du Code de comm., « la vente d'un navire doit être faite par écrit ;

« Att. que *la pièce informe* produite par Quirel, au sou- « tien de sa demande, n'est revêtue ni de la signature du « sieur Quirel, prétendu vendeur, ni même de celle des « trois prétendus acquéreurs ; qu'elle ne saurait, en consé- « quence, valoir comme acte de vente, puisqu'elle ne « contient pas le lien réciproque exigé par la loi dans tous « les actes synallagmatiques ;

« Que, considérée comme simple promesse de vente, « ladite pièce ne peut valoir davantage ; qu'il y est, en « effet, énoncé le double engagement, savoir : d'une part, « d'acquérir le navire dont il s'agit, et, d'autre part, d'en « passer vente ; d'où il résulte que ce n'était pas seulement « de la part d'Olive et consorts une promesse d'acheter, « mais aussi de la part de Quirel uue promesse de veudre ;

« Qu'en l'état de cette double promesse contenue dans la « pièce, il fallait donc non-seulement la signature de « toutes les parties, mais encore l'existence d'un double « original, pour établir l'action de chacune des parties, « ce qui ne se rencontre pas dans la cause ;

« Le tribunal, sans s'arrêter à la demande de Quirel, « met Olive et consorts hors d'instance et de procès, avec « dépens (1). »

Je crois que c'était bien jugé. Mais faisons bien attention aux faits et aux conclusions dont le tribunal était saisi.

En fait, il n'était nullement démontré que la convention dont on argumentait eût été définitivement arrêtée. Dans les deux espèces, elle n'apparaissait que comme un simple

(1) Journ. de Marseille, 14. 1. 97.

projet dont on ne tentait de prouver la réalisation que par une note que le tribunal regarde avec raison comme informe. Selon moi, je l'avoue, il eût été permis aux demandeurs de prouver par tous les moyens que la loi autorise en matière commerciale, et même par témoins (1), que la convention portée dans cette note avait réellement été conclue entre les parties; mais enfin, comme elles ne demandaient point à faire cette preuve, le fait du procès était que la convention articulée ne s'était point réalisée.

D'un autre côté, on ne venait pas réclamer devant le tribunal l'exécution d'une obligation de faire ou des dommages et intérêts en cas de refus. S'appuyant sur la note non signée dont il s'agit, on prétendait argumenter de son contenu comme d'une vente parfaite et obligatoire comme vente. Cela est si vrai, que dans les deux causes on demandait que le jugement à intervenir tînt lieu d'acte de vente. Or, à ce point de vue, il est incontestable que la demande devait être repoussée. Qu'on la prît comme vente ou comme promesse de vente, la note invoquée ne pouvait remplir le vœu de l'article 195 puisqu'elle n'était point signée.

Mais si, d'une part, il eût été prouvé en fait, soit par des correspondances, soit autrement, que le projet constaté par la note avait été réellement arrêté entre les parties; si, d'un autre côté, les demandeurs se fussent bornés à présenter cette obligation comme une obligation de vendre ou d'acheter dont ils eussent réclamé l'exécution à peine de dommages et intérêts, je crois que leur cause eût dû tourner autrement. Car alors, ils n'avaient qu'une chose à établir, savoir : l'obligation de vendre ou d'acquérir prise par leurs adversaires. Avec cette conclusion, ils n'avaient pas besoin d'acte écrit pour justifier leur articulation. Dès là qu'il ne s'agissait plus de se faire

(1) Infrà, n° 486.

reconnaître comme propriétaires du navire, l'article 195 n'avait plus d'application et le droit commun sur la preuve des obligations devenait la loi de la cause.

485. Que dire maintenant de la preuve par témoins?

Il est tout d'abord incontestable que la vente d'un navire, en tant que vente et avec les effets ordinaires de ce contrat, ne peut pas être prouvée par témoins. Là-dessus, tout le monde est d'accord et le texte de notre article ne permet pas de discussion (1).

486. Mais je demande si l'on pourrait établir par la preuve testimoniale une vente de navire relevée uniquement comme engendrant l'obligation de passer une vente régulière et comme entraînant, faute d'exécution, une condamnation à des dommages et intérêts?

Je le crois. Encore une fois, ce que l'on demande à prouver dans cette hypothèse n'est pas la vente translative de propriété dont s'occupe notre article; c'est simplement un engagement commercial qui admet tous les genres de preuves. Si cette distinction, sur laquelle je ne reviens pas, est vraie lorsque la preuve s'appuie sur des correspondances, des livres de commerce ou des factures (2), elle ne l'est pas moins pour la preuve par témoins. Au point de vue de notre article, tous ces moyens de preuve se valent, c'est à dire qu'ils sont également insuffisants; mais ils se valent aussi, c'est à dire qu'ils ont la même autorité dans la loi commerciale pour établir un engagement ordinaire,

(1) Dageville, t. 2, p. 50. Pardessus, t. 3, n° 607. Boulay-Paty, t. 1, p. 167. Delamarre et Lepoitvin, t. 4, n° 89. Massé, Droit comm., t. 2, n° 199. Locré, t. 3, p. 30. Alauzet, t. 3, p. 29.

On a cependant soutenu, dans un procès dont je parle au numéro suivant, que la nécessité d'un acte écrit n'était prescrite qu'à l'égard des tiers, et qu'entre les parties l'art. 109 du C. de com. permettait de prouver la vente par témoins (Rec. de Mars., 5. 1. 334); mais rien ne justifie cette distinction.

(2) Suprà, n° 483.

une obligation de faire qui n'est point astreinte à une preuve exceptionnelle.

J'ajouterai seulement ici qu'il ne faudrait pas voir dans cette intervention de la preuve par témoins une violation de notre article qui exige absolument que la vente du navire soit toujours constatée par écrit. La contradiction existerait s'il était question de prouver un contrat de vente régulier et translatif de propriété; elle n'existe pas dès qu'il s'agit seulement de prouver l'obligation de vendre. Dans ce dernier cas, la propriété du navire n'est pas en suspens, comme elle le serait dans le premier. Elle repose incontestablement sur la tête de celui qui s'est obligé à la transmettre; elle y reposera même toujours s'il le veut, c'est à dire s'il aime mieux payer des dommages et intérêts que d'exécuter son obligation. Par conséquent, les mêmes motifs n'existent pas pour proscrire toute preuve non écrite (1). La bonne foi et le respect des conventions sont sauvegardés sans porter atteinte aux susceptibilités de la loi maritime.

487. Je dois reconnaître cependant que cette admissibilité de la preuve testimoniale n'a point été accueillie dans les circonstances suivantes.

Le 16 septembre 1824, Coutellier assigne Scarra devant le tribunal de commerce de Marseille et demande à être reconnu et déclaré propriétaire de la moitié du brick le *Bysantin*. A l'appui de cette demande, il offre de prouver par témoins, aux termes de l'art. 49 du C. de commerce, qu'une association en participation pour acheter et revendre les navires, et notamment le *Bysantin*, avait été convenue entre lui et Scarra. De sorte qu'en tirant de là la conséquence que ce bâtiment lui appartenait pour moitié, c'est à dire pour ce qu'il disait être sa part sociale, il tendait à établir par témoins la copropriété d'un navire.

(1) Suprà, n° 477.

On lui répondait que sa preuve était non recevable. L'article 49, disait-on, permet d'établir par voie d'enquête l'association en participation, mais seulement lorsque le juge trouve qu'elle peut être admise. Or, comment la trouverait-il admissible en présence de l'article 195 qui lui prescrit de n'accepter que des preuves écrites? Ce qui signifiait, en d'autres termes, que l'article 195 dérogeait à l'article 49 toutes les fois que l'objet de la participation était un navire.

C'était aller trop loin, ce me semble, de part et d'autre. L'article 49 est aussi formel et aussi général que l'article 195. Il faut donc les concilier, et non confisquer l'un au profit de l'autre.

Je demande à prouver qu'il existe entre Primus et moi une société en participation pour l'achat et la revente des navires. Je suis ici sur le terrain de l'article 49. Je puis donc faire ma preuve par témoins, puisqu'il le permet. En vain soutient-on que l'article 195 s'y oppose : cet article ne dit rien de pareil. Il s'occupe de la propriété des navires, et non des sociétés dont ils peuvent être l'objet. Ma preuve est donc parfaitement admissible.

Mais une fois ma preuve faite, pourrai-je conclure à ce que le navire acheté par Primus me soit attribué pour moitié? Non, car je touche alors à l'article 195, qui ne permet cette attribution qu'en vertu d'un acte écrit; et c'est en cela qu'on dépassait le but devant le tribunal de Marseille. Mais je pourrai fort bien demander que mon coparticipant exécute la seconde partie de notre convention comme il a exécuté la première, c'est à dire qu'il revende le navire acheté et me donne ma part de bénéfices, ou sinon qu'il soit condamné à réparer par des dommages et intérêts le préjudice qu'il me fait éprouver.

Je crois qu'on arrive par ce moyen à concilier très-légalement les articles 49 et 195 du Code de commerce. Chacun d'eux reste ainsi dans sa sphère d'action, sans conflit ni empiétement.

Quoi qu'il en soit, le tribunal de Marseille n'a point abordé la question sous ce point de vue. Il s'est décidé par un refus de preuve immédiat fondé sur les dispositions impératives de l'art. 195, et sans se prononcer sur l'application de l'art. 49 (1). Peut-être y a-t-il été conduit par les faits particuliers de la cause qui laissent en effet soupçonner que l'articulation relative à une société en participation n'était pas très-sérieusement mise en avant par le demandeur. Peut-être même la conclusion trop générale prise par ce dernier a-t-elle nui à ce qu'il y avait d'acceptable dans sa prétention. Mais, au point de vue des principes, et sauf à en tirer seulement les conséquences que j'ai indiquées, je crois que la preuve offerte était admissible.

488. Au reste, de ce que la vente d'un navire doit être constatée par un acte écrit, soit public, soit sous signature privée, il ne faudrait pas en conclure qu'une vente verbale, avouée par la partie à qui on l'oppose, ne devrait pas être sanctionnée par la justice. Comme on l'a fait remarquer avec raison (2), l'écriture n'est ici exigée que pour la preuve du contrat et non comme une solennité essentielle à sa validité : *ad probationem tantum*, *non ad solemnitatem*. La démonstration en ressortirait au besoin de la faculté de faire la vente par acte sous seing privé, ce qui exclut la pensée d'une forme solennelle. Or, puisqu'il n'est question que de prouver la convention, rien ne remplit mieux le but que l'aveu de la partie. C'est la plus forte des preuves : *Fortissima probatio* (3). D'ailleurs, l'aveu fait en justice engendre un contrat judiciaire qui est lui-même constaté par écrit, ce qui remplit à la lettre les conditions de notre article.

(1) Rec. de Marseille, t. 5, p. 334.

(2) Delvincourt, Inst. com., t. 2, p. 194, note 2.

(3) Menochius, Tract. de præsumpt., liv. 1, quest. 61, nº 8. — Art. 1356 C. Nap.

Par suite, je crois que le demandeur serait également autorisé à provoquer l'aveu de son adversaire en lui déférant le serment. En raison, ce dernier ne peut se plaindre d'être pris pour juge dans sa propre cause; et, légalement, on se trouverait dans les termes de l'art. 1358 du Code Napoléon qui permet de déférer le serment sur quelque espèce de contestation que ce soit. Ce serait, dans la plupart des cas, un moyen sûr et régulier d'obvier à l'insuffisance légale des preuves.

Mais, dans ces deux circonstances, il est clair que l'effet de ces reconnaissances ne peut réfléchir contre les tiers. Pour eux, l'article 195 subsiste tout entier; c'est à dire que la vente reconnue n'existerait à leur égard que du jour où la reconnaissance serait constatée par le document judiciaire qui en donnerait acte. Il faut appliquer ici ce que Dumoulin disait de la reconnaissance des actes privés : « Plenè probat et præjudicat contra confitentem... Non « tamen probat contra tertium, nisi simplicem confessio- « nem recognoscentis, sive hoc nudum factum quod ille « contenta in tali scripturâ confessus est, et hoc probat « recognitio contra omnes. — Sed non præjudicat tertio, « nisi in quantum de jure talis confessio potest tertio præ- « judicare, *ex die confessionis factæ* : undè hæc recognitio « nullo modo trahetur retro ad tempus et datam scripturæ « recognitæ, nisi contra ipsum recognoscentem, et non « contra tertium, puta habentem medio tempore hypothe- « cam, in qua remanebit prior et posterior (1). »

489. Voilà pour ce qui concerne les formes externes de la vente des navires dans l'ordre du droit privé. Mais je n'aurais point indiqué tout ce qui a rapport à ce sujet, si je ne m'occupais encore de quelques dispositions du droit public qui s'y réfèrent directement.

Je citerai en première ligne l'art. 18 de la loi du 27 ven-

(1) Cout. de Paris, tit. 1, § 8, nº 16.

démiaire an II, qui ordonne que l'acte de vente des navires contienne copie de l'acte de francisation.

On a cependant, je dois le dire, douté que cette disposition fût encore en vigueur. Quelques auteurs croient pouvoir penser que le Code de commerce a abrogé en cette partie la loi de vendémiaire (1). Mais l'on admet plus généralement que cette prescription a survécu à l'article 195 de ce Code (2).

Pour moi, c'est à cette dernière opinion que je crois devoir me ranger. D'abord, comme on l'a remarqué avec raison (3), aucune loi n'a prononcé l'abrogation formelle de la disposition de la loi de vendémiaire. Elle ne peut donc cesser d'être obligatoire qu'en vertu d'une abrogation tacite. Or, il me paraît difficile de rencontrer ici les conditions requises pour cette espèce d'abrogation.

Il y a abrogation tacite, en effet, dans deux circonstances, savoir : lorsque sans exprimer qu'elle les abroge, la loi nouvelle contient des dispositions contraires à celles des lois antérieures. C'est l'application de la maxime : *Posteriora derogant prioribus* (4). En second lieu, lorsque les motifs sur lesquels la loi était fondée ont complétement cessé d'exister : *Ratione legis omnino cessante, cessat lex* (5).

Or, d'une part, je ne vois point comment la nécessité de transcrire l'acte de francisation dans l'acte de vente pourrait paraître incompatible avec la disposition de l'art. 195 du Code de commerce. Il me semble évident, au contraire, que l'exécution simultanée des deux articles est on ne peut plus facile.

(1) M. Cauvet, Rev. de législ., t. 3 de 1849, p. 290.

(2) Goujet et Merger, Dict. de dr. com., v° navire, n° 79. — Dageville, t. 2, p. 50. — Jug. du trib. de com. de Marseille du 27 avril 1854. (Rec. Mars., 32, 1. 126.)

(3) Dageville, loc. cit.

(4) Arg. de la loi 4, Dig., De const. princip.

(5) Voet, in tit. De legib., n° 43. — Merlin, Quest. de dr., v° trib. d'appel, § 5. — Junge, Toullier, t. 1, nos 152 et 153.



Quant à la seconde cause, elle ne me paraît pas exister davantage. Car, si la loi de vendémiaire a exigé la copie de l'acte de francisation dans le contrat de vente, c'est pour donner à l'administration de la douane, chargée de transcrire ce contrat, la certitude de l'identité du navire vendu. Or, ce renseignement n'a rien perdu de son utilité. Je dirai même plus : c'est que la facilité donnée aux parties, depuis la loi de vendémiaire, de rédiger leur convention elles-mêmes sous signature privée, a peut-être rendu plus nécessaire encore l'insertion du document qui contient la désignation officielle du bâtiment.

Du reste, il est évident que l'inexécution de l'article 18 de la loi de vendémiaire n'entraînerait pas la nullité de la vente. Seulement l'administration de la douane serait fondée à refuser de la transcrire sur ses registres, et, par suite, il pourrait en résulter pour l'acheteur de graves inconvénients qu'il est prudent d'éviter.

490. Une seconde disposition du droit public qui se rattache encore très-intimement à la vente des navires est celle de l'art. 17 de la loi du 27 vendémiaire an II, ainsi conçu :

« Les ventes de partie du bâtiment seront inscrites au « dos de l'acte de francisation par le préposé du bureau, « qui en tiendra registre, et auquel il sera payé six livres « pour chaque tel endossement. »

C'est là ce qu'on appelle la mutation ou la transcription en douane, dont j'ai plusieurs fois déjà eu l'occasion de parler. On voit qu'elle donne lieu à une double formalité, savoir : 1° mention de l'acte de vente sur le registre souche; 2° inscription sur l'acte de francisation. J'ajoute qu'elle a lieu exactement de la même manière pour toutes les ventes de navires, totales ou partielles. Si le texte que je viens de citer ne parle que des ventes partielles, c'est qu'il était dans l'esprit de cette loi qu'un acte de francisation nouveau fût dressé lorsque la mutation porterait sur

l'entière propriété du navire (1). De sorte que la mutation, sans varier au fond, différait un peu quant à la forme. Mais comme, en définitive, ce renouvellement de l'acte de francisation ne présentait qu'une utilité fiscale, il paraît n'avoir jamais été imposé dans la pratique. On procédait pour les ventes de bâtiments entiers comme pour les ventes partielles. En tout cas, l'art. 20 de la loi du 6 mai 1841 est venu consacrer cette manière de procéder en reconnaissant implicitement que les ventes de tout ou partie du bâtiment n'étaient toutes assujetties qu'à la formalité de l'inscription au dos de l'acte de francisation préexistant (2).

Cette formalité a pour but, comme chacun sait, d'assurer l'exécution des lois politiques qui interdisent aux étrangers d'acquérir la propriété des navires français au delà d'une certaine mesure (3). Ce qui ne veut pas dire pourtant que la vente d'un navire entier qui leur serait consentie dût être frappée de nullité; mais alors le navire cesserait d'être français et l'ancien propriétaire devrait rapporter à la douane son acte de francisation (4) et payer le droit d'exportation qui est de deux francs par tonneau (5).

On voit déjà par ce simple aperçu que ces formalités touchent de plus près à la police maritime qu'à l'intérêt des particuliers. Nous verrons néanmoins qu'elles peuvent exercer une certaine influence dans l'ordre du droit purement privé (6).

(1) M. Vincens, t. 3, p. 116. — M. Beaussant, t. 1, p. 489, à la note.

(2) Voici ce texte: « Ne sera plus perçu le droit de 6 fr. établi par l'art. 17 de la loi du 27 vend. an II, pour l'inscription au dos de l'acte de francisation des ventes *de tout ou partie* des navires. »

(3) Suprà, t. 1, introd., p. 54.

(4) L. 27 vend. an II, art. 16. — Junge, Ord. des 29 oct., 21 nov. 1833, art. 32.

(5) L. 21 avril 1818, art. 2.

(6) Infra, nos 508 et suiv.

491. Continuons. J'ai déjà eu l'occasion de dire que dans l'intervalle qui s'est écoulé entre la suppression des amirautés et l'organisation définitive de l'administration des douanes, une loi des 9-13 août 1791 avait ordonné que les ventes de navires seraient enregistrées aux greffes des tribunaux de commerce. Or, cette disposition n'ayant été expressément abrogée par aucune loi postérieure, on s'est demandé si elle ne devait pas encore recevoir son exécution.

Je crois avec M. Beaussant qu'il faut répondre que non (1). Sans doute, comme l'a spirituellement dit quelque part M. Dupin aîné, la loi est une sentinelle qu'il faut relever; d'où suit qu'elle demeure debout et doit être obéie tant qu'elle n'est pas abrogée. Mais comme je l'ai déjà indiqué (2), l'enchaînement des lois que la période révolutionnaire a engendrées sur cette matière montre très-bien que la disposition dont je parle a été frappée d'une abrogation tacite. Dans la réalité des choses, les greffes des tribunaux de commerce n'ont été chargés que transitoirement de l'enregistrement des ventes de navires. Ils forment sous ce rapport le trait d'union entre les amirautés et la douane. C'est pourquoi cette attribution particulière leur a été implicitement enlevée le jour où elle a été donnée à une autre administration publique. Le cumul serait ici un double emploi incompréhensible.

Aussi bien, comme on l'a remarqué (3), cette manière de voir se fortifie encore de l'économie même des textes sur lesquels cette question s'élève. En effet, la loi des 9-13 août 1791 contenait une disposition complexe. L'enregistrement des ventes de navires aux greffes des tribunaux de commerce n'était que le corollaire de la surveillance et

(1) T. 1, nº 439. — Junge, M. Cauvet, Rev. de législ., t. 3 de 1849, p. 284.

(2) Suprà, nº 377.

(3) M. Cauvet, loc. cit.

de la protection que ces tribunaux étaient chargés d'exercer sur la navigation maritime (1). Or, cette mission leur est enlevée aujourd'hui; elle est passée tout entière dans les attributions de la douane; et quoique aucun texte n'ait expressément prononcé ce dessaisissement des tribunaux consulaires, je ne crois pas que son existence puisse être un moment mise en doute. Il y a, sous ce rapport, abrogation tacite par la contrariété de la loi postérieure avec la précédente (2). Par une conséquence logique de ce premier changement, la publicité des ventes de navires devait se produire désormais par l'intermédiaire de la douane; et c'est ce qui est arrivé. Mais comment soutenir en même temps que la même formalité doit encore être remplie au greffe des tribunaux, lorsque la cause qui l'avait fait prescrire a disparu?

492. J'ai dit que je m'occuperais des effets de la vente. J'y arrive.

Le plus important de tous est celui qui concerne la translation de propriété de l'objet vendu. A quel moment la vente fait-elle passer la propriété du navire des mains du vendeur dans celles de l'acheteur? Ce déplacement résulte-t-il du seul consentement des parties, ou faut-il pour produire cet effet, surtout à l'égard des tiers, que la vente ait été en quelque sorte complétée par la tradition? Telles sont les questions dont l'examen va nous occuper; questions importantes, moins encore par les difficultés qu'elles pré-

(1) Voici du reste le texte même de la loi : « Et quant aux actes de propriété des navires, ils seront enregistrés aux greffes des tribunaux de commerce, lesquels tribunaux seront en outre chargés de veiller à ce que les navigateurs n'éprouvent ni retard, ni difficultés, et ne soient obligés de payer autres et plus grands droits que ceux qui seraient établis, sous quelque dénomination que ce soit. » (Tit. 2, art. 1er.)

(2) Suprà, n° 489.

sentent, que par les conséquences graves et nombreuses qui se rattachent à leur solution (1).

Pour y apporter toute l'attention qu'elles méritent, je commencerai par faire une distinction qui me paraît indispensable si l'on veut traiter à fond ce sujet compliqué. Le navire vendu peut, en effet, se trouver dans une des deux situations suivantes : ou bien il n'est pas encore francisé, ou bien, au contraire, il a déjà été soumis à la formalité de la francisation.

493. Voyons d'abord la première hypothèse.

Je suppose donc que le navire acheté est un bâtiment neuf qui vient d'être construit et qui n'est pas encore francisé. Peu importe, d'ailleurs, qu'il soit lancé ou qu'il soit terminé sur le chantier. Dans les deux cas, sa condition légale est la même. Il suffit que la francisation ne l'ait pas atteint pour que les mêmes principes le gouvernent (2).

Comment donc et à quel moment la propriété du navire non francisé abandonne-t-elle le vendeur pour venir s'asseoir sur la tête de l'acheteur?

On aperçoit que la question n'est pas particulière au droit maritime et que sa solution se rattache aux dispositions générales du droit commun relatives à la translation de propriété des meubles, dont les navires font partie. Il faut donc avant tout jeter un coup d'œil sur ces règles générales qui doivent nous servir de guide.

494. On sait que, dans le droit commun, aucune difficulté ne se présente lorsque les choses se passent entre l'acheteur et le vendeur. Quelles que soient les imperfections de rédaction de l'article 1138 du Code Napoléon, la doctrine

(1) Voy. notamment infrà, nos 571, 578, etc.

(2) Il n'y aurait de différence que s'il était en cours de construction, parce qu'alors la vente serait nécessairement conditionnelle. Cette situation particulière nous occupera plus tard. V. infrà, n° 571.

et la jurisprudence, éclairées d'ailleurs par l'article 1583 du même Code, sont arrivées à en dégager cette vérité incontestable, et désormais incontestée, que la propriété d'un corps certain mobilier est transférée par la seule vertu de la convention. Aucune tradition n'est nécessaire. C'est aujourd'hui, je le répète, un point acquis en jurisprudence.

Il faut donc en dire autant des navires. Par le seul fait de la vente, l'acheteur est propriétaire; la chose est à ses risques; et, qu'elle lui ait été livrée ou qu'elle ne l'ait pas été, il a sur elle, au respect du vendeur, le droit absolu qui dérive de la propriété.

495. Mais en est-il de même à l'égard des tiers? C'est ici que la divergence commence entre les jurisconsultes qui ont commenté le droit civil. Les uns, imbus des anciens principes, soutiennent que l'acheteur d'un meuble n'en est propriétaire que par la tradition qui lui est faite en exécution de la vente. Jusque-là, l'objet vendu demeure, pour les tiers, la propriété exclusive du vendeur. Par suite, les créanciers de ce dernier peuvent, sans souci de la vente qui ne leur est pas opposable, saisir le meuble en ses mains et le faire vendre comme s'il lui appartenait réellement (1).

Les autres, au contraire, repoussent la nécessité de la tradition. Ils prétendent que la propriété du meuble acheté est acquise à l'acheteur, vis à vis des tiers comme à l'égard du vendeur, par la seule puissance du contrat. Et, en conséquence, ils refusent aux créanciers du vendeur le droit de saisir un objet qui n'est plus dans ses mains qu'à titre précaire (2).

(1) Delvincourt, ch. 4, sect. 1. — Toullier, t. 4, n° 61, et t. 17, n° 205. Duvergier, Vente, t. 1, n° 37. — Troplong, Vente, t. 1, n° 42.

(2) Demante, Progr., t. 2, n° 573. — Duranton, t. 10, n° 431. — Marcadé, art. 712, 1141, 2279.

Pour ma part, c'est à cette dernière opinion que je crois devoir me rattacher. Je la crois plus conforme aux textes et aux principes; mais la controverse dont elle est l'objet m'oblige à indiquer plus complétement les motifs de ma préférence. C'est ce que je vais essayer de faire.

496. J'irai droit à la difficulté. Le principal et même le seul argument de ceux qui soutiennent la nécessité de la tradition, est l'art. 1141 du Code Napoléon. Or, à cet égard, j'ai deux réponses à faire : la première, c'est que l'art. 1141 n'est point concluant pour la thèse que je combats, même pour les meubles auxquels il est applicable; et la seconde, c'est qu'il n'est point applicable aux navires. Je développerai plus tard cette dernière proposition, et j'espère fermement la démontrer (1). Mais, pour ne point anticiper sur une matière qui exige quelques détails préliminaires, je continuerai, pour le moment, de me tenir dans le cercle du droit civil, en discutant mon premier moyen.

Voici ce que porte l'art. 1141 : « Si la chose qu'on s'est « obligé de donner ou de livrer à deux personnes succes- « sivement, est purement mobilière, *celle des deux qui en* « *a été mise en possession réelle* est préférée et en demeure « propriétaire, encore que son titre soit postérieur en date, « *pourvu toutefois que la possession soit de bonne foi.* »

Vous voyez, dit-on, la puissance de la tradition dans les ventes mobilières. Le premier contrat n'est rien sans elle; le second est tout par elle. Donc, elle est le complément essentiel de la vente, pour conférer à l'acheteur la propriété de l'objet vendu contre les tiers.

Ainsi l'on raisonne. Eh bien! je demande la permission de le dire : c'est, selon moi, mal raisonner. Car c'est déduire les effets ordinaires de la vente mobilière d'une situation exceptionnelle. Sans doute, lorsque le même objet

(1) Infrà, numéro dernier de cet article.

a été vendu à deux acheteurs, celui qui en a reçu la tradition doit être préféré. Pourquoi? On aperçoit parfaitement que c'est en raison de l'art. 2279 du Code Napoléon, aux termes duquel la prescription des meubles résulte de la seule possession de bonne foi (1). Aussi est-ce pour cela, comme on l'a remarqué avec raison, que l'art. 1141, pour assurer la prépondérance à la possession, exige qu'elle soit de bonne foi, parce qu'en effet c'est la condition de la prescription. Ainsi, lorsque je suis en possession d'un meuble qui m'a été vendu et que vous venez m'opposer un acte de vente antérieur à mon acquisition en me disant que le vendeur ne pouvait me transmettre plus de droits qu'il n'en avait lui-même, je suis fondé à vous répondre : Oui, c'est vous qui étiez propriétaire de ce meuble, lorsqu'il m'a été vendu; mais j'ai prescrit votre droit par ma possession. En telle sorte que la possession n'intervient pas pour consolider la dernière vente, mais pour briser la première.

Donc, je le répète, invoquer l'art. 1141 pour résoudre la question, n'est pas argumenter avec justesse. La vente dont parle cet article n'est pas à l'état pur; elle est mélangée d'éléments exotiques; elle a déjà reçu le contrecoup d'un fait postérieur qui suffit pour détourner ses effets de leur cours naturel.

Que faut-il donc faire pour raisonner logiquement? Il faut prendre la vente à sa naissance, avec ses caractères primordiaux, c'est à dire avant la tradition. Précisons par un exemple. Le plus vulgaire nous suffira.

Primus vend son cheval noir à Secundus. Pas de tradition. Primus décède. Son héritier vend le même cheval à Tertius et doit le lui livrer huit jours après. Cependant, on fait inventaire chez Primus et l'on trouve dans ses papiers la preuve de la vente qu'il a faite à Secundus. En cet

(1) MM. Demante, Marcadé, loc. cit. Douai, 26 février 1840.

état, Tertius demande la livraison du cheval. Refus de l'héritier qui prétend ne la pouvoir faire, parce qu'au moment de la vente par lui consentie, le cheval était déjà vendu à Secundus. Là-dessus, assignation par Tertius à l'héritier de Primus et à Secundus : à l'héritier, pour le faire condamner à lui livrer le cheval; à Secundus, pour voir dire que cette délivrance sera faite, attendu que son acquisition ne peut être opposée aux tiers. *Quid juris?*

Je mets en fait que pas un tribunal n'hésitera à attribuer le cheval à Secundus. Et pourquoi? C'est que personne n'étant en possession, la décision exceptionnelle de l'article 1141 s'efface pour laisser la place au principe général de l'art. 1138. Par le seul effet de la vente faite à Secundus, même sans tradition, la propriété s'est assise sur sa tête. *Ipso facto*, Primus l'a perdue et n'a pu la transmettre à son héritier. Celui-ci ne l'ayant pas davantage, n'a pu la transmettre à Tertius par une vente postérieure. *Nemo plus juris ad alium transferre potest, quam ipse habet* (1).

497. Voulez-vous varier l'hypothèse? Je le veux bien; car une bonne doctrine doit pouvoir résister à toutes les épreuves.

Imaginez donc, au lieu d'une seconde vente non suivie de tradition, une saisie dirigée par les créanciers du vendeur sur la chose vendue mais non livrée, et vous verrez la jurisprudence décider résolûment que cette saisie procède mal, parce que le débiteur a perdu la propriété des objets qu'elle embrasse. Vous entendrez, par exemple, la cour de Bourges s'exprimer ainsi : « Considérant qu'aux « termes du droit, la vente est parfaite par le seul consen- « tement des parties, et que la tradition n'est pas plus né- « cessaire pour la validité d'une vente de meubles que « pour celle d'une vente d'immeubles; qu'en vain on ar- « gumente de ce qu'en cas de conflit entre deux ventes du

(1) Dig., l. 54, De reg. juris.

« même mobilier à deux acquéreurs de bonne foi égale,
« la propriété des objets vendus doit demeurer à celui des
« deux qui a été mis en possession réelle; mais qu'il ne
« s'agit point dans la cause de régler les droits entre deux
« acquéreurs; qu'il s'agit de fixer ceux d'un acquéreur vis
« à vis d'un créancier saisissant; que celui-ci n'ayant sur
« les effets qui font l'objet de la vente d'autres droits que
« ceux du vendeur, n'a pu valablement saisir ces effets,
« qui avaient cessé d'être la propriété de son débiteur (1). »

Tels sont, en effet, les véritables principes. Toutes les fois qu'elle se trouvera en présence d'un contrat de vente auquel on ne saurait opposer le contre-poids d'une possession contraire, la justice n'hésitera pas à les proclamer. Il est donc permis de dire que, dans le droit commun, la règle fondamentale en cette matière est que, pour les meubles comme pour les immeubles, la propriété est transférée par le seul effet du consentement et sans que la tradition soit nécessaire.

498. Cependant cette démonstration n'est qu'une partie, et la partie la plus facile de notre tâche. Car, après avoir formé notre opinion sur le système général de notre droit, il nous reste encore à rechercher si ce système est applicable en matière commerciale, c'est à dire dans la région où se meut le navire. A la vérité, pour quiconque est convaincu que le Code de commerce n'est qu'une application spéciale de la législation ordinaire (2), le doute ne saurait être de longue durée. Néanmoins, ce point de droit n'a pas pour tous les esprits la même évidence. L'art. 1138 du Code Napoléon a été, dans notre droit moderne, l'ins-

(1) Arrêt du 25 janvier 1841. (Dev., 41. 2. 624.) — Junge : Orléans, 8 août 1838. (J. Pal., 1838, 2e vol., p. 272.) — Rennes, 8 août 1839. (Dev., 46. 1. 551.) — Douai, 26 février 1840. (J. Pal., 1841, t. 1, p. 307.) — Rejet, 24 juin 1845. (Dev., 46. 1. 551.)

(2) Suprà, t. 1, préface, nos 25 et suiv.

trument d'une véritable révolution, et il a eu le sort de toutes les nouveautés. D'abord complétement repoussé avec une grande énergie, il a fini par triompher, mais non sans restriction. La résistance n'a cédé le terrain que pas à pas; et, l'action principale décidée, c'est maintenant le tour des luttes partielles et des escarmouches isolées.

Ainsi procèdent MM. Delamarre et Lepoitvin. Ils veulent bien admettre pour le droit civil le principe de la translation de propriété par le seul consentement (1); mais, fidèles à leur système d'antinomie permanente entre le Code marchand et le Code civil, ils ont jugé à propos de rompre sur ce point avec les règles communes, et de proclamer qu'en matière commerciale la propriété des objets certains et déterminés n'était acquise à l'acheteur que par la tradition (2). En un mot, ils posent comme un principe dominant et souverain, en droit commercial (3), la règle même du droit romain à laquelle le Code Napoléon a ouvertement dérogé : *Traditionibus, non nudis conventionibus, dominia rerum transferuntur* (4). C'est pourquoi je me trouve maintenant obligé de compléter ce que je viens de dire par l'examen de leur doctrine.

En abordant cette discussion, une observation me frappe : c'est que nulle part le Code de commerce ne contient de dérogation expresse à la règle générale du Code Napoléon. MM. Delamarre et Lepoitvin sont eux-mêmes obligés de

(1) Contr. de commission, t. 3, nos 20 et 211; t. 4, no 2, et t. 5, no 2. Ils ne l'admettent cependant pas sans le critiquer vivement; car ils voient dans ce principe *une innovation sans cause, contraire au droit philosophique, aux intérêts de la bonne foi, aux règles de l'équité et de la logique* (t. 4, avant-propos, p. IX et suiv.), *et plus voisine qu'on ne le croit du socialisme!!* (T. 5, no 116, p. 374.)

(2) Ibid., t. 3, nos 20, 140, 211; t. 4, avant-propos, p. XXVII, à la note, et p. 5, no 2; t. 5, no 4 et la note. — Ils appliquent notamment cette doctrine aux navires non francisés, t. 4, no 86.

(3) T. 3, no 22, 5o.

(4) L. 20, Code, De pactis.

le reconnaître. Aussi n'est-ce point sur un texte positif qu'ils édifient leur système. Ils procèdent par une série de déductions plus ou moins naturelles, et surtout par la méthode facile de l'argument *à contrario*. Ils se contentent de ce piédestal modeste pour la grande doctrine du Code marchand. Je n'y mets pas d'obstacle. Mais on conviendra du moins que si ces arguments ne sont pas décisifs et péremptoires, s'ils ne s'imposent pas à l'esprit par le poids irrésistible de l'évidence, il faudra bien revenir à la règle fondamentale du droit commun; car il n'est pas possible que le législateur ait laissé indécise une question de cette importance. Eh bien! j'ose dire que les arguments sur lesquels se fondent MM. Delamarre et Lepoitvin n'ont pas ce caractère d'évidence et d'autorité qui leur serait indispensable pour faire accepter leur doctrine. J'ai beau fouiller tous les replis de leur ouvrage, je n'y rencontre à l'appui de leur thèse que trois moyens, souvent reproduits, il est vrai, et sous toutes les formes, mais dont la répétition ne peut augmenter ni le nombre, ni la force. Ce sont : d'abord, une phrase du discours préliminaire des rédacteurs du Code de commerce; en second lieu, les dispositions de l'article 100, et enfin, celles de l'article 576 du même Code. Or, on va voir, je l'espère, combien cette triple base est fragile, et combien il a fallu d'efforts pour y édifier une théorie contraire à la loi générale.

499. La phrase du discours préliminaire dont je viens de parler est celle-ci : « Les achats et ventes ont pour objet « *des valeurs mobilières* dont la propriété s'acquiert par la « tradition (1). »

C'est grand dommage, assurément, que cette formule n'ait eu que les honneurs du discours préliminaire. Le législateur eût coupé court à bien des discussions s'il eût jugé à propos de l'écrire dans la loi. On pourrait penser peut-être que s'il ne l'a pas fait, c'est qu'après examen il a été

(1) Locre, t. 17, p. 43.

moins confiant dans sa justesse et son utilité. Pourtant cette fin de non-recevoir me paraît superflue. J'aime mieux faire remarquer que la phrase dont il s'agit n'a pas le sens absolu que lui prêtent MM. Delamarre et Lepoitvin.

On sait en effet que, même dans le droit commun, le contrat ne produit translation immédiate de propriété que dans le cas de la vente pure et simple d'un corps certain et déterminé (1). Or, ces sortes de ventes sont les plus rares dans le commerce. Le plus ordinairement (2), la vente commerciale a pour objet, ou des denrées qu'il est dans l'usage de goûter avant la consommation du marché, ou des marchandises qui s'achètent au compte, au poids ou à la mesure. Dans ces circonstances, la vente, naturellement suspendue jusqu'à l'accomplissement de la condition, n'est pas par elle-même translative de propriété. En conséquence, il n'est pas étonnant qu'en parlant des ventes commerciales, l'auteur du discours préliminaire n'ait eu en vue que le cas le plus général et se soit exprimé d'après ce qui se passe le plus souvent, *de eo quod plerumque fit.* C'est une manière de parler que l'on rencontre fréquemment en cette matière et dont il faut se garder d'exagérer la portée. Je crains, pour ma part, que MM. Delamarre et Lepoitvin n'y aient pas toujours apporté une attention suffisante : car je les vois citer comme favorable à leur doctrine (3) un arrêt de la cour de Rouen, du 23 novembre 1846 (4), qui se trouve à peu près dans le même cas que la phrase du discours préliminaire. Dans l'espèce jugée par cet arrêt, il s'agissait de marchandises indéterminées; de telle manière que, dans aucun système, la propriété ne pouvait en être transférée par le seul consentement, et que la question qu'on regarde comme tranchée par cette décision ne se présentait même pas à juger. Au surplus, pour

(1) C. Nap., art. 1138.
(2) C'est aussi l'avis de MM. Delamarre et Lepoitvin, t. 3, n° 137.
(3) T. 4, p. 504, note 2.
(4) S. Dev., 47. 2. 402.

en revenir à la phrase dont on argumente, son texte même prouve bien que son rédacteur songeait plutôt à la vente des *valeurs mobilières* en général, qu'à la vente de tel ou tel objet déterminé. Il n'y a donc rien à en conclure pour cette dernière hypothèse, et si les deux arguments qui restent à MM. Delamarre et Lepoitvin ne sont pas plus solides, le droit commun est bien près de triompher.

500. Mais voici l'article 100 du Code de commerce qui va dissiper tous les doutes. « La marchandise sortie du « magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y « a convention contraire, aux risques et périls de celui à « qui elle appartient, sauf son recours contre le commis- « sionnaire et le voiturier chargés du transport. »

Je ne serais pas surpris d'entendre le lecteur demander comment on peut tirer de cet article la preuve que, dans le droit commercial, la vente d'un corps certain n'est parfaite que par la tradition. MM. Delamarre et Lepoitvin conviennent eux-mêmes que cette disposition peut offrir quelque ambiguïté (1). Mais écoutons leurs explications.

Le Code Napoléon, disent-ils, n'a eu garde de s'occuper de la chose, corps certain, en voyage. Quel besoin? L'acheteur en est propriétaire par la convention; elle périrait pour lui avant le départ, à plus forte raison depuis. Au contraire, et dans les mêmes circonstances, l'art. 100 du Code marchand « *ne la met aux périls de l'acheteur qu'après sa sortie des magasins du vendeur.* » En faut-il davantage, ajoutent nos auteurs, pour faire voir, *etiam lippis atque tonsoribus*, que le droit commun n'est pas applicable aux affaires du commerce; que l'acheteur *n'était pas propriétaire* par l'effet de la seule convention, et que le transport de la propriété n'est consommé que par la tradition (2).

(1) T. 3, nº 20, p. 45.
(2) T. 3, nºs 20, p. 45, et 140, p. 366.

Telle est l'explication presque textuelle de MM. Delamarre et Lepoitvin. J'ose dire qu'elle est grandement mêlée de faux et de vrai. Je vais le démontrer. Mais le faux s'y trouve si ingénieusement confondu avec le vrai, que je suis obligé, pour en avoir raison, de recourir aux procédés élémentaires du raisonnement méthodique.

Il me paraît évident, en effet, que l'argumentation de nos auteurs repose tout entière sur un syllogisme dont voici les termes : là où sont les risques, là se trouve aussi la propriété ; or, l'art. 100 ne met les risques à la charge de l'acquéreur que lorsque la chose est sortie des magasins du vendeur ; donc, il n'avait pas la propriété avant ce moment ; donc, la vente seule ne la lui a pas transmise.

501. Ceci posé, discutons.

Je commence par une concession : *concedo majorem.* Je reconnais que, pour déterminer le point initial de la propriété, il n'y a rien de plus concluant que le commencement des risques. Je ne sais pas, il est vrai, si MM. Delamarre et Lepoitvin seront fort empressés de prendre acte de cette concession, car pour se conformer à leur théorie générale, d'après laquelle le droit commercial actuel ne serait autre, par rapport aux effets de la vente, que la continuation des anciennes doctrines, ils ont été obligés de professer, dans une autre partie de leur ouvrage, qu'il ne fallait pas toujours conclure des risques à la propriété (1).

Cependant, qu'ils y prennent garde : si on ne peut pas conclure des risques à la propriété, leur argumentation sur l'art. 100 ne vaut rien, car elle repose tout entière sur cette conclusion même. Cet article, en effet, ne parle que des risques de la chose vendue ; et de ce que, dans la pensée de nos auteurs, ces risques ne pèsent sur l'acheteur qu'à un moment donné, ce sont eux qui en déduisent la

(1) T. 4, n° 17.

conséquence que cet acheteur n'avait pas la propriété auparavant (1).

Quoi qu'il en soit, je ne suis point disposé à tirer parti de cette contradiction, parce que le principe sur lequel s'appuient MM. Delamarre et Lepoitvin dans la partie de leur enseignement que je combats ici me paraît parfaitement exact. Je n'entends pas dire assurément que les risques ne puissent pas se séparer du droit de propriété. Ce serait une erreur d'autant plus certaine que, dans le droit romain, les risques étaient à la charge de l'acheteur avant qu'il n'eût la propriété. On disait alors : *Res perit emptori* (2). Je ne prétends donc pas, je le répète, que les risques ne puissent jamais exister en dehors de la propriété; mais je dis que, dans notre droit moderne, ils n'existent pas ainsi (3). Et la raison en est simple : c'est que le droit actuel a fait dériver le transport de la propriété des causes mêmes auxquelles était attaché, dans le droit ancien, le transport des risques (4). Cela étant, la question est de savoir si ce principe gouverne la vente commerciale aussi bien que la vente civile, et c'est la preuve contraire que MM. Delamarre et Lepoitvin prétendent trouver dans l'art. 100. Nous allons voir s'ils y réussiront. En attendant, je consens à tenir avec eux pour certain que là où nous verrons les risques, nous trouverons à côté la propriété : *Res perit domino*.

Voilà pour le premier terme de notre syllogisme.

502. J'arrive au second.

C'est ici que va commencer le débat. L'art. 100, disent

(1) « Une loi qui dit que la chose, une fois sortie des magasins « du vendeur, voyage aux risques du propriétaire, dit assez que « l'acheteur ne l'était pas auparavant, bien qu'on fût convenu de « la chose et du prix. » T. 3, n° 20, p. 49.

(2) Instit., liv. 3, tit. 23, § 3.

(3) M. Troplong, Vente, n° 359.

(4) Art. 1138 C. Nap.

MM. Delamarre et Lepoitvin, ne met la chose au péril de l'acheteur qu'après sa sortie des magasins du vendeur. Mais où donc ont-ils vu cela? Ce n'est pas assurément dans l'article 100, qui ne prononce pas même le mot d'acheteur (1). Est-ce dans les règles générales du droit? Pas davantage; car il n'y eut jamais d'hérésie plus profonde. N'est-il pas hors de doute, en effet (2), que, même avant la sortie des magasins du vendeur, la marchandise vendue formant un corps certain est aux risques de l'acheteur? N'est-il pas hors de doute que la chose périrait pour lui, avant le départ, et depuis l'accord sur la chose et sur le prix, absolument comme dans le droit commun? Eh! MM. Delamarre et Lepoitvin le professent eux-mêmes (3)! Il n'y a donc pas à en douter. Mais alors je retourne contre eux cette certitude et j'oppose syllogisme à syllogisme : là où sont les risques, là se trouve la propriété; or, lorsqu'il s'agit d'un corps certain, les risques incombent à l'acheteur depuis la vente; donc,

(1) Voy. numero suivant.

(2) Je pourrais peut-être dire aussi : *Etiam lippis atque tonsoribus :* mais cette boutade d'Horace ne me paraît apporter aucune lumière à la démonstration.

(3) Voici, en effet, ce que je lis dans leur ouvrage :

« Un principe général résulte de l'art. 100 : c'est que, si la chose « est achetée au compte, au poids ou à la mesure, encore bien « qu'en vertu du mandat impliqué dans la commande cette chose « ait été comptée, pesé ou mesurée, emballée ou enfutaillée pour « l'acheteur, elle ne lui appartient et n'est à ses risques qu'après « qu'elle est sortie du magasin du vendeur.

« *Mais ce principe n'a pas lieu quand on traite d'un corps déjà certain « que la convention détermine. Dans ce cas, dès que la vente est parfaite, « pour l'acheteur le risque, avant l'expédition comme après, etc.* » T. 3, n° 142, p. 371.

Et ailleurs : « Aussitôt l'accord fait sur la chose et sur le prix « dans la vente inconditionnelle d'un corps certain, le risque est « transmis, non pas seulement dès que la chose est exigible, *ubi « dies venit*, mais dès que la chose est due, *ubi dies cessit.* » T. 3, n° 211, p. 495.

il est propriétaire depuis la vente et par la vente elle-même.

Ceci, je l'avoue, me paraît péremptoire. Pour ma part, je n'en demanderais pas davantage pour écarter comme insoutenable l'argument fondé sur l'art. 100, si étrangement introduit dans ce débat.

503. Cependant, un dernier mot sur un point qui préoccupe beaucoup MM. Delamarre et Lepoitvin. Le Code Napoléon, remarquent-ils, ne s'est pas occupé des risques de la chose en voyage. Il s'en est bien gardé (1). Pourquoi donc, si sa doctrine est la même, le Code de commerce n'a-t-il pas observé le même silence? En d'autres termes, pourquoi l'article 100? J'en vais dire la raison, et l'on peut s'étonner que des jurisconsultes tels que ceux que j'ai l'honneur de combattre ne l'aient pas aperçue.

Rappelons-nous bien ce qui se passe dans le droit commun. La propriété du corps certain est acquise par la seule convention sur la chose et sur le prix. Dès cet instant, les risques, dépendance de la propriété, incombent à l'acheteur. Mais, d'un autre côté, le vendeur reste, jusqu'à la livraison, détenteur de la chose; il est tenu de la conserver. Dès lors, si elle vient à périr, il faut distinguer entre les causes de sa ruine. Si elle a péri par force majeure ou par cas fortuit, tant pis pour l'acheteur. Mais si elle a péri par la faute du vendeur, c'est lui qui répond de la perte, parce que chacun répond de sa faute personnelle. Tout cela est, si je ne me trompe, aussi simple que naturel.

Toutefois, quand on veut appliquer ces principes au droit commercial, un nouveau point de vue se présente: c'est le cas de voyage, cas le plus rare dans l'ordre civil, le plus ordinaire lorsqu'il s'agit de marchandises. Dans cette hypothèse, la chose est livrée à un intermédiaire, et dans

(1) Ib., p. 366.

ses mains elle peut périr comme dans celles du vendeur détenteur, soit par force majeure ou cas fortuit, soit par la négligence personnelle du commissionnaire. Or, qui sera responsable de cette faute? C'est d'abord le commissionnaire assurément. Mais s'il ne vaut rien, qui la supportera en définitive? Est-ce le vendeur? Il n'est plus détenteur et la faute n'est pas sienne. Se rattachera-t-on à cette idée que le commissionnaire n'est qu'un mandataire et que sa faute réfléchit sur son mandant? Mais de qui tient-il son mandat? Tantôt il est choisi par l'acheteur, tantôt par le vendeur, et dans le rapide mouvement des affaires commerciales il n'est pas toujours facile de discerner de qui émane véritablement le choix. Ne peut-on pas même soutenir que le commissionnaire est, à proprement parler, le mandataire des deux parties?

Eh bien! c'est pour résoudre par un mot toutes ces difficultés que le législateur a dit: *La marchandise voyage aux risques de celui à qui elle appartient.* Que ce soit le vendeur ou l'acheteur, il n'y a pas à s'en occuper; que le propriétaire ait ou non choisi le commissionnaire, il n'importe pas davantage. Il est, dans tous les cas, censé l'avoir accepté pour mandataire, savoir: le vendeur pour transporter sa chose, l'acheteur pour prendre livraison de la sienne; et, en conséquence, il n'a de recours que contre le commissionnaire.

Voilà le but de l'article 100. Il décide contre le propriétaire quel qu'il soit. Mais de décider quel il est, il ne s'en occupe point. Ne remarquez-vous donc pas par quelles expressions il le désigne: *Celui à qui la marchandise appartient?* C'est qu'en effet il n'était pas dans les vues de l'art. 100 de juger cette question: *non erat his locus.* Aussi, lorsque M. Merlin demanda qu'on décidât à qui la marchandise appartenait (1), on lui répondit sagement: C'est l'affaire du droit

(1) Locre, t. 17, p. 236.

commun (1). Et ce qu'il y a de plus curieux, c'est que MM. Delamarre et Lepoitvin proclament eux-mêmes que l'article 100 n'indique pas à qui la marchandise appartient avant et après l'expédition. « La loi ne le dit pas, écrivent-« ils, et ne pouvait le dire; c'est au juge d'en décider sui-« vant les règles du droit commercial (2). » Très bien! Mais si la loi ne le dit pas, pourquoi le lui faire dire? Si l'article 100 est muet sur la question de propriété, comment y voir la preuve décisive, éclatante, que dans le droit commercial la propriété d'un corps certain se transmet autrement que dans le droit commun? Que devient, en un mot, le grand argument de MM. Delamarre et Lepoitvin? Il me semble qu'il s'évanouit avec l'explication forcée qu'ils avaient d'abord donnée de l'art. 100. Et même, s'il était possible d'ajouter à ce qui me paraît être l'évidence, je dirais qu'au lieu d'être une exception à la théorie du droit civil sur la translation de propriété, l'art. 100 est au contraire fondé sur la présomption que cette théorie est aussi celle du droit marchand, car il a pour but de résoudre les principales difficultés que soulève son application aux matières commerciales.

504. Je passe donc au troisième argument de MM. Delamarre et Lepoitvin, et je ne crains pas de dire qu'il est moins sérieux encore que les précédents. Il est fondé sur l'art. 576 du Code de commerce, qui autorise le vendeur à revendiquer, après la faillite de l'acheteur, les marchandises par lui vendues, tant qu'elles ne sont pas entrées dans les magasins du failli. MM. Delamarre et Lepoitvin voient entre le principe de la revendication et celui de la translation de propriété par le seul consentement un antagonisme tellement absolu, que, d'après eux, appliquer

(1) Locré, loc. cit.
(2) T. 3, n° 141, p. 371

l'un c'est supprimer l'autre (1). Or, comme on ne saurait douter que le principe de la revendication ne doive avant tout être appliqué, puisqu'il est formellement consacré par le Code de commerce, il en résulte que la règle des art. 1138 et 1583 du Code Napoléon se trouve nécessairement exclue de la loi commerciale.

J'aurais désiré, je l'avoue, que MM. Delamarre et Lepoitvin eussent bien voulu nous dire clairement par quelle voie ils étaient arrivés à se convaincre de l'antinomie radicale de deux principes qu'on a vus souvent vivre en parfaite intelligence. Mais ils ne l'ont point fait. Pourtant, quelques indications de leur ouvrage nous mettent sur la voie et nous permettent de découvrir le fondement de cette affirmation.

De tout temps, le principe de la revendication a existé dans la loi des faillites. Il avait même dans l'ancien droit une latitude d'application qui le rendait dangereux pour la bonne foi, car le vendeur pouvait revendiquer tant que le failli avait les marchandises (2). Dès 1807, on se préoccupa des effets dangereux de cette disposition, et l'on chercha à les conjurer. En conséquence, tout en maintenant le principe de la revendication, on décida qu'elle serait interdite à l'égard des marchandises entrées dans les magasins du failli (3). Cependant cette restriction parut encore insuffisante à certains esprits, et, en 1838, lors de la révision de la loi sur les faillites, on arriva jusqu'à demander la suppression absolue de la revendication.

Cette proposition était naturellement escortée d'un grand nombre de considérations. Ce n'est pas ici le lieu de les examiner. Mais l'une d'elles pourtant doit fixer notre attention. Elle consistait à prétendre que la revendication était contraire aux principes du droit civil sur la vente.

(1) T. 5, nº 153, in fine, p. 474.

(2) Savary, Dict. du comm., vº revendiquer.

(3) Ancien art. 577 du C. de comm.

D'après ces principes, disait-on, la vente est parfaite par le seul consentement Du jour de la convention, l'acheteur est propriétaire, alors même que la livraison n'a pas eu lieu. Dès lors, le vendeur non payé n'est plus que créancier du prix, et ne peut exercer une action qui est l'apanage exclusif du droit de propriété (1).

Malgré ces raisonnements plusieurs fois reproduits, on connaît ce qui arriva : la revendication fut maintenue. Mais sait-on la conséquence que tirent de là MM. Delamarre et Lepoitvin ? Elle est vraiment singulière. Admettant comme certain avec les adversaires de la revendication, qu'en effet ce droit est incompatible avec la translation immédiate de propriété, ils en concluent « que « l'ancien principe sur la transmission de propriété s'est « trouvé en cause devant les chambres ; qu'il y a été com- « battu, défendu, jugé, confirmé, et pour la seconde fois « érigé en loi (2). » En d'autres termes, la revendication ayant triomphé, c'est nécessairement le principe de la translation de propriété par tradition qui a triomphé avec elle, puisqu'il est le seul avec lequel elle puisse coexister.

505. Que répondre à tout ceci ? Un seul mot : c'est que la revendication d'une part, et la translation de propriété par consentement de l'autre, sont deux principes parfaitement compatibles, et que c'est précisément cette compatibilité qui a permis au pouvoir législatif de l'époque de les maintenir ensemble dans le Code de commerce, comme ils sont ensemble dans le Code Napoléon (3). Ecoutons là-dessus M. Tripier dans son rapport à la chambre des pairs :

« Les principes généraux du droit ne s'opposent pas au

(1) Rapport de M. Renouard à la ch. des députés, *Moniteur* du 31 janvier 1835, p. 220, col. 2.

(2) T. 5, n° 4, à la note, p. 8.

(3) Art. 1138 et 2102.

« maintien de la revendication : ils la consacrent même
« formellement par l'art. 2102 du Code civil. Tous les con-
« trats synallagmatiques sont soumis à un principe com-
« mun, qui est inséparable de leur nature, celui de la
« résolution à défaut d'exécution... La stipulation qui trans-
« met la propriété n'est pas pure et absolue ; elle est su-
« bordonnée à la condition que l'acheteur payera la somme
« convenue. Toute obligation conditionnelle est résolue de
« plein droit, si la condition ne se réalise pas. Ainsi, par
« défaut de payement du prix, la vente cesse d'exister, ou
« plutôt elle n'a jamais eu une existence définitive; elle
« n'a pas été complète et n'a pas opéré une translation en-
« tière de propriété (1). »

A la vérité, cette explication n'a pas le don de convaincre MM. Delamarre et Lepoitvin. Ils persistent à penser, malgré l'autorité du savant magistrat, que la revendication n'est pas une déduction des principes du droit (2). C'est une liberté que je n'entends pas leur contester; mais il faut alors qu'ils se résignent à avoir pour adversaires, non-seulement M. Tripier, mais encore tous ceux dont l'opinion a triomphé dans les chambres (3). En conséquence, à la conclusion inexacte que MM. Delamarre et Lepoitvin ont tirée de ces débats, il faut substituer celle-ci : Si le système de la revendication a été de nouveau consacré en matière de faillite, ce n'est pas du tout parce que la nécessité de la tradition pour transférer la pro-

(1) *Moniteur* du 15 avril 1837, p. 814, col. 3.

(2) T. 6, n° 72, p. 232.

(3) « Qu'est-ce que la revendication ? disait M. Hébert devant la « chambre des députes. Est-ce autre chose que la résolution de la « vente faite? Non, ce n'est que cela ; car la vente est faite sous « une condition : le payement du prix... La condition essentielle « de la validité de la vente de la part de l'acheteur est le paye- « ment du prix. Si l'acheteur ne paye pas, le vendeur reprend la « chose vendue. » (*Monit.* du 25 février 1835, p. 414, col. 1.)

priété permettait de l'y maintenir, mais c'est parce qu'on l'a regardé comme parfaitement compatible avec le principe de la translation de propriété par le simple consentement.

Au surplus, j'irai plus loin. Cette idée du législateur fût-elle une erreur de droit, je ne vois pas quelle influence elle pourrait exercer sur la question qui nous occupe. Car enfin, dans les deux camps, on soutenait également que la vente était, par elle-même et sans tradition, translative de propriété. Adversaires (1) et partisans (2) de la revendication étaient tous également d'accord sur ce point de départ. Pas une voix ne s'est élevée pour dire qu'on attribuait ainsi à la vente commerciale un effet translatif qui n'appartient qu'à la vente civile, ce qui prouve une fois de plus combien la doctrine de MM. Delamarre et Lepoitvin avait peu d'adhérents parmi les législateurs. A la vérité, quelques-uns ajoutaient aussi que cet effet de la vente devait exclure le droit de revendication, et cette conséquence n'a pas été admise. Toutefois, je concède pour un moment qu'elle ait dû l'être. Qu'en résultera-t-il? Il en résultera que la disposition de l'art. 576 est une erreur de logique, mais non pas, à coup sûr, que le système de translation de propriété préexistant et reconnu par tout le monde doive être changé. Ce serait une déduction erronée, justiciable de la critique, mais impuissante pour altérer le principe général auquel on aurait eu le tort de la rattacher.

506. Concluons.

Le Code Napoléon a inauguré dans notre législation moderne un principe nouveau. Il décide que la propriété des

(1) M. Renouard, *Monit.* du 31 janvier 1835, p. 220, col. 2. — M. Réalier-Dumas, *Monit.* du 25 février 1835, p. 413, col. 2. — M. Quenault, ibid, col. 3. — M. Persil, ibid, p. 415, col. 3. — M. Martin (du Nord), *Monit.* du 18 janvier 1837, p. 123, col. 1. — M. Teste, *Monit.* du 6 avril 1838, p. 812, col. 1.

(2) MM. Tripier et Hébert, *ubi suprà*. — M. Thil, *Monit.* du 25 février 1835, p. 416, col. 2 et 3.

corps certains est acquise à l'acheteur par le seul effet des conventions. Que ce principe ait tour à tour subi des attaques et conquis des adhésions nombreuses, peu importe : il existe. De plus, il est applicable à l'égard des tiers comme entre les parties contractantes ; aux choses commerciales comme aux choses civiles. Voilà la règle.

Or, le navire, dont nous nous occupons en ce moment, est un corps certain et déterminé ; donc il est gouverné par cette règle ; donc la propriété en est transmise à l'acheteur, même au respect des tiers, par le seul fait de la convention sur la chose et sur le prix, et sans que la tradition soit nécessaire pour compléter le contrat.

507. Toutefois, on s'est demandé si, pour produire ces effets à l'égard des tiers, il n'était pas nécessaire que, contrairement à ce qui se passe ordinairement en matière commerciale, l'acte qui constate la vente du navire fût revêtu d'une date certaine.

La question est controversée. La négative est enseignée par MM. Pardessus (1), Alauzet (2), Dalloz (3) et Dageville (4), tandis que M. Boulay-Paty (5) se prononce pour la nécessité d'une date certifiée dans les termes de l'art. 1328 du Code Napoléon.

On dit dans le premier sens : En matière commerciale, les actes sous seing privé font toujours foi de leur date, sauf la preuve contraire qui peut être appréciée par le juge. Voilà la règle générale qui gouverne les ventes commerciales tant qu'une disposition spéciale ne les a pas soustraites à son empire. Or, l'art. 195 qui régit les navires ne fait, à cet égard, ni exception ni réserve. A la vérité, cet ar-

(1) T. 3, nº 607.
(2) T. 3, p. 29.
(3) Rép. gén., nº 93.
(4) T. 2, p. 51.
(5) T. 1, p. 168.

ticle s'est montré moins facile que ne l'est ordinairement la loi du commerce pour la preuve du contrat ; mais on peut porter à un principe général des restrictions sur un point sans les faire nécessairement porter sur tous. D'ailleurs, on peut s'expliquer que la loi ait imposé un acte écrit pour la constatation de la vente sans exiger la preuve de la date par l'un des moyens particuliers qui sont en vigueur dans le droit commun. Il n'y a pas, en effet, même raison de décider. Si, pour constater la convention elle-même, vous recourez aux livres, correspondances et témoignages, vous vous trouvez en présence de documents incomplets, obscurs ou incertains. C'est pourquoi on veut un acte clair, précis, spécial. Mais lorsqu'il s'agit seulement d'appuyer la certitude d'une date déjà constatée par l'acte de vente, ces documents ont une valeur suffisante pour qu'on n'astreigne pas un acheteur commerçant à des conditions rigoureuses qui sortent du cadre ordinaire de sa loi particulière.

Ces raisons sont graves. J'avoue du moins qu'elles me paraissent telles. Néanmoins je ne crois pas qu'elles doivent triompher.

En matière commerciale, dit-on, les actes font toujours foi de leur date. C'est vrai. Mais il faut faire attention que cette règle qu'on énonce ainsi sous forme d'axiome ne se trouve nulle part écrite en ces termes dans le Code de commerce. C'est la doctrine et la jurisprudence qui l'ont dégagée des dispositions de ce Code, comme une de leurs conséquences logiques et nécessaires. En effet, puisqu'aux termes de l'article 109 les ventes commerciales peuvent être prouvées par tous les moyens imaginables, et même par témoins, on a dû en conclure avec grande raison que cette règle excluait l'application de l'article 1328 du Code Napoléon. Là où la loi n'exige pas même d'acte écrit, il serait inconcevable d'exiger une date certifiée par l'enregistrement de cet acte. Si cette question de date est douteuse,

il est toujours possible d'y suppléer à l'aide des moyens par lesquels il serait permis de prouver la convention elle-même. Mais lorsqu'il s'agit de navires, il en est autrement. Pour prouver une vente translative de propriété même entre les parties, et à plus forte raison à l'égard des tiers, la loi exige impérieusement, ou un acte authentique, ou un acte sous seing privé. En cela, il est évident qu'elle s'est écartée de l'art. 109. Or, si elle s'en est écartée quant au principe, il est certain qu'elle l'a fait aussi quant aux conséquences. En exigeant des moyens de preuve particuliers, elle a par cela même indiqué que ces moyens de preuve devraient remplir les conditions ordinaires auxquelles elle a subordonné leur efficacité. Eh bien ! la première condition pour un acte qu'on veut opposer aux tiers, c'est d'avoir une date, et la loi nous a dit dans l'article 1328 du C. Nap. :

« Les actes sous seing privé *n'ont de date contre les*
« *tiers* que du jour où ils ont été enregistrés, du jour de la
« mort de celui ou de l'un de ceux qui les ont souscrits, ou
« du jour où leur substance est constatée dans des actes
« dressés par des officiers publics, tels que procès-verbaux
« de scellés ou d'inventaire. »

Voilà pour les textes. Ils me semblent décisifs. Maintenant, on objecte encore une considération tirée de ce qu'il n'y aurait pas même raison pour exiger un acte écrit et une date certaine. Considération vaine à mes yeux : car elle repose sur une distinction qui n'est pas dans la loi et qu'on ne saurait y introduire sans empiéter sur l'autorité du législateur. Mais si l'on veut, après tout, rechercher la pensée véritable de la loi, on verra que cette étude conduit à un résultat tout contraire à la thèse que je combats. Dans une circonstance, en effet, la loi s'est occupée de l'hypothèse où le contrat de vente d'un navire serait opposé aux tiers. C'est dans l'art. 192, n° 8. Or, dans cette prévision, l'art. 192 exige que le contrat ait date certaine,

expression qui n'est que la synthèse de l'art. 1328 du Code Napoléon, et dont le sens est parfaitement défini dans la langue du droit.

Dira-t-on, cependant, que l'art. 192 est une solution particulière, une exception qui confirme la règle, puisque si le contrat de vente doit toujours avoir une date certaine, il était inutile de l'exiger spécialement pour ouvrir au vendeur l'accès du privilége ? — Je répondrai que cette exception n'aurait pas de raison d'être, parce que les situations sont exactement les mêmes. Dans l'art. 192, il s'agit d'opposer la vente aux créanciers de l'acheteur. Qu'y a-t-il surtout à prouver ? Est-ce le fait même de la vente ? Nullement. Les créanciers de l'acheteur savent bien qu'il a acheté, puisqu'ils considèrent le navire comme leur gage. La seule chose qu'il y ait à établir, c'est la date de l'acte, afin de savoir si un voyage n'a point été fait depuis qu'il a été passé (1). Maintenant, dans notre hypothèse présente qu'y a-t-il à établir ? Ce n'est pas non plus la vente : car lorsque les créanciers du vendeur jouissent du droit de suite, il leur importe peu que leur débiteur ait ou non aliéné. Ce qui leur importe, c'est de savoir quand il l'a fait, parce que c'est à ce moment que doit commencer la distinction entre ceux qui ont le navire pour gage et ceux qui ne l'ont pas. Donc, la raison de décider est absolument la même que dans la première hypothèse. Dans les deux cas, il s'agit également d'opposer aux tiers un acte sous seing privé ; et puisque l'art. 192 exige que cet acte ait date certaine, il faut en dire autant sous l'art. 195.

J'ajouterai même, puisque nous sommes sur le terrain des considérations, que cette solution aura pour effet subsidiaire d'assurer l'exécution sérieuse de l'art. 192 lui-même. On a vu, en effet, combien cet article courait de chances d'être violé, par la raison que le vendeur avait intérêt à

(1) Suprà, t. 1, n° 304.



postdater son contrat. Or, cette fraude lui devient impossible, s'il est une fois admis que l'acquéreur lui-même est intéressé à donner immédiatement une date certaine à son titre. Le conflit de ces deux intérêts ne leur permet plus de s'entendre et la vérité seule y gagnera. Qu'on ne soit pas effrayé d'ailleurs de la gêne apparente que peut imposer aux acheteurs de navires la petite tyrannie de la date certaine. Un mot suffit à cet égard pour calmer toutes les craintes : c'est que les ventes de navires ne sont passibles que d'un droit fixe d'enregistrement de 1 franc (1).

Mais je m'écarte de mon sujet. La vraie, la seule raison de décider, c'est la loi. C'est l'art. 195 qui exige un acte écrit, authentique ou sous seing privé ; c'est l'art. 1328 du Code Napoléon qui nous dit à quelles conditions l'acte sous seing privé acquiert une date opposable aux tiers ; c'est enfin l'art. 192 qui nous montre par un exemple à quel principe le législateur lui-même a entendu s'attacher (2).

508. Je passe maintenant à la seconde hypothèse que j'ai annoncée, celle où le navire vendu avait déjà reçu le baptême de la francisation.

L'existence de cette formalité avant la vente engendre, comme on le sait, une situation légale qui n'est pas ordinaire. En fait, elle signale à tous comme étant toujours le propriétaire du navire celui qui se trouve nommé dans l'acte de francisation. En droit, elle fait naître pour l'acheteur l'obligation d'opérer la mutation en douane, c'est à dire de faire transcrire ou viser son contrat et de faire mentionner au dos de l'acte de francisation le changement de propriété qui vient de s'accomplir.

(1) L. 21 avril 1818, art. 64.

(2) Ceci n'est pas contraire à ce que j'ai dit plus haut (t. 1, n° 176) à l'égard des ouvriers et fournisseurs à qui on oppose un marché de construction. Ces créanciers ont une position à part qui explique la différence des solutions. Je reviens sur ce sujet, infrà, nos 572 et 573.

Or, que résulte-t-il de cette situation au point de vue des effets de la vente? La propriété continuera-t-elle d'être transférée, comme pour les navires non francisés, par la seule vertu du contrat, ou, au contraire, le sera-t-elle seulement lorsque les formalités de douane seront accomplies?

Il y a là-dessus de grandes divergences au sein de la doctrine et de la jurisprudence.

509. Dans un premier système, on dit : La transcription en douane prescrite par la loi du 27 vendémiaire an II, n'est pas une formalité établie uniquement dans des vues d'intérêt politique et de police; elle a aussi pour but d'assurer l'intérêt des tiers : d'où suit qu'à leur égard elle est indispensable pour transférer à l'acheteur la propriété du navire.

Ce système, qui est celui de la cour de Rennes (1), a été adopté et, on peut le dire, exagéré par MM. Delamarre et Lepoitvin. Toujours persuadés que la vente des navires n'est parfaite que par la tradition, ces auteurs pensent que la loi du 27 vendémiaire an II a précisément eu pour but d'établir à leur égard un mode spécial de tradition, lequel peut seul consommer le transport de la propriété (2); de sorte que ces formalités douanières, comme ils les appellent, sont des formalités substantielles, *de substantiâ traditionis*, à l'égard de tous, sans en excepter les parties elles-mêmes (3).

510. Ce premier point de vue est-il exact? J'avoue qu'il m'est impossible de l'admettre. A mes yeux, les formalités prescrites par la loi du 27 vendémiaire an II ont un caractère exclusivement politique. Elles ont pour but d'empêcher que les étrangers ne parviennent à se rendre indirectement propriétaires de bâtiments français. En un

(1) 17 mars 1849. (Dev., 52. 1. 561.) Voy. encore jugement du trib. de comm. de Marseille du 25 mai 1855. (Rec. Mars., 33. 1. 184.)
(2) T. 5, p. 459.
(3) Ibid., p. 456.

mot, elles sont le mode d'application des grandes idées déposées dans l'acte de navigation décrété le 21 septembre 1793, auquel la loi de vendémiaire se réfère expressément (1). Or le caractère éminemment politique de l'acte de navigation ne sera, je suppose, mis en doute par personne. Il suffit, à cet égard, de lire la loi pour se convaincre. Mais si l'on veut pousser plus avant, on peut y joindre le rapport de Barrère qui l'a précédée (2), et l'on verra que l'intérêt privé n'est entré pour rien dans les considérations qui préoccupaient le législateur. En conséquence, il ne peut pas en être autrement de la loi de vendémiaire qui avait pour objet unique d'assurer l'exécution de l'acte de navigation.

Or, si ces dispositions légales ont vraiment ce caractère, il est incontestable qu'elles ne peuvent pas intervenir, au moins comme une règle de droit absolue, pour déterminer les effets de la vente dans l'ordre des intérêts privés. C'est altérer la loi que de l'appliquer à des circonstances pour lesquelles elle n'a point été faite. Je ne crois donc pas qu'on puisse dire avec la cour de Rennes que les formalités prescrites par la loi de vendémiaire an II aient pour but de protéger l'intérêt des tiers, et encore moins, avec MM. Delamarre et Lepoitvin, qu'elles aient eu pour objet d'organiser un mode spécial de tradition à l'usage des navires. C'est à quoi, certes, la convention nationale ne pensait guère.

511. En prenant pour base ce point de départ, un second système s'est produit. S'il est vrai, dit-on, que les formalités de douane ne soient que des mesures politiques destinées à assurer la nationalité des navires et de ceux qui les possèdent, sans aucun rapport avec les intérêts privés,

(1) Voyez son titre : « *Decret concernant des dispositions relatives à l'acte de navigation.* »

(2) Ancien *Moniteur*, t. 17, p. 718 et 725. — Suprà, t. 1, n° 19.

il en résulte nécessairement qu'elles n'ont aucune influence sur les effets de la vente. Peu importe donc qu'elles n'aient pas été accomplies. Les tiers ne seront point fondés à s'en plaindre, puisque ce n'est pas dans leur intérêt qu'elles sont prescrites (1).

Mais, à son tour, cette conclusion est-elle tout à fait juste? J'ai encore du mal à le penser. Elle tend à confondre, selon moi, deux choses très-dissemblables, à savoir : le but direct de la loi spéciale et les conséquences qu'elle peut indirectement entraîner par ses combinaisons avec la loi générale. Il arrive très-fréquemment, en droit, que des règles prescrites dans un intérêt général rejaillissent d'une manière détournée jusque sur l'application des lois privées; et de ce qu'une disposition a le caractère d'une mesure politique ou de police, il est souvent trop absolu d'en inférer qu'elle ne peut exercer absolument aucun effet dans l'ordre des intérêts particuliers.

Pour ne point sortir de notre sujet, je rappellerai, par exemple, ce qui se passait à cet égard sous l'empire de l'Ordonnance. Nous pouvons, ce me semble, y trouver des indications d'autant plus utiles que la loi actuelle ne contient là-dessus aucun vestige d'innovation.

J'ai déjà eu, en effet, l'occasion de montrer que la formalité de la transcription en douane avait ses racines dans l'ancien droit (2). Le mot y était inconnu, mais non la chose. Elle consistait alors dans l'enregistrement au greffe

(1) M. Cauvet, Revue de legislation, t. 3, de 1849, p. 289. — Jugement du trib. de com. de Marseille, du 6 mars 1850. (Rec. de Mars., 30. 1. 58.) — Arrêt de la cour de Bordeaux, du 26 juillet 1858.
Le pourvoi dirigé contre cette dernière décision a été admis par la chambre des requêtes le 9 mars 1859, après une discussion très-approfondie, au rapport de M. le conseiller d'Ubexi, et sur les conclusions conformes de M. l'avocat général Blanche. Nous verrons comment la cour de cassation jugera cette question intéressante. (Voy. *Gaz. des Tribunaux* du 10 mars 1859.)

(2) T. 1, introd., n° 18.

de l'amirauté des contrats d'acquisition ayant pour objet des vaisseaux, et dans la déclaration par-devant les officiers des siéges de l'amirauté de la part de propriété qu'on y avait, des noms de ses participes, etc. (1). Ces prescriptions étaient, comme celles de la loi moderne, des mesures dictées par la politique et la sûreté publique (2), plutôt que par l'intérêt privé. Les peines édictées pour leur servir de sanction en sont une preuve irrécusable (3). Cependant on pensait que leur accomplissement ou leur inexécution pouvaient exercer quelque influence sur les droits privés.

Voici, en effet, ce que nous apprend Valin à propos de ces formalités qu'il appelle *la déclaration de propriété du vaisseau :* « Il est à observer, dit-il, que cette déclaration « une fois faite, vaut tant pour ce voyage que pour les « subséquents, à moins qu'il ne survienne quelque chan- « gement dans les copropriétaires, auquel cas il faut une « nouvelle déclaration relative aux changements, *sans « quoi le vaisseau est réputé appartenir aux mêmes inté- « ressés declarés d'abord* (4). »

Ainsi, lorsque l'acquéreur négligeait de déclarer sa propriété selon les formes prescrites, il ne pouvait, le cas échéant, se prévaloir de son acquisition. Son vendeur, dont le nom figurait parmi les propriétaires, était réputé l'être toujours. Ce qui montre bien que l'intérêt privé peut indirectement ressentir le contre-coup des mesures organisées en vue du seul intérêt public.

512. La conséquence de tout ceci, c'est que les deux systèmes proposés pour résoudre la question paraissent également pécher par quelque côté : l'un accorde trop d'in-

(1) Règlement de Strasbourg du 24 octobre 1681, art. 4.

(2) Valin, liv. 2, tit. 8, art. 1er, t. 1er, p. 565.

(3) Confiscation des vaisseaux, 1,000 liv. d'amende, punition corporelle, etc. (Rég. de 1681, art. 10. — Valin, loc. cit.)

(4) Liv. 2, t. 1er, art. 16, t. 1, p. 405.

fluence à la mutation en douane; l'autre ne lui en accorde pas assez. Le premier lui ouvre trop facilement l'accès du droit privé; le second l'en écarte avec trop de rigueur.

Pour moi, voici comment je proposerais de résoudre la difficulté.

Nous supposons la vente d'un navire francisé. L'acheteur veut opposer cette vente à des tiers. Il convient qu'il n'a pas fait transcrire en douane; mais aucune loi civile, dit-il, ne m'y obligeait. Quant à la loi de l'an 2, c'est une loi politique qui ne peut être invoquée que par les autorités publiques, dans l'intérêt de l'Etat qu'elle a eu en vue de protéger. — Cet acheteur a raison sur ce point.

Mais il y a dans le Code Napoléon un article 1382 qui oblige chacun à réparer le préjudice qu'il a causé, et c'est par là qu'il va se trouver châtié. Je veux bien, en effet, qu'il ne soit pas tenu, au respect des intérêts privés, de faire connaître son droit, mais du moins il ne peut déclarer impunément que ce droit appartient à autrui. Or, ce navire qu'il a acheté était inscrit sous le nom du vendeur; il était présenté à tous comme étant sa propriété. Dès lors, en laissant subsister ces déclarations devenues inexactes, l'acheteur s'associe à leur inexactitude; il en devient le complice; donc il en est responsable. En vain objecterait-il que l'on est toujours censé connaître le droit de ceux avec qui l'on contracte : *qui cum alio contrahit, vel est, vel debet esse non ignarus conditionis ejus* (1); qu'ainsi les tiers ont dû savoir que celui qui a traité avec eux n'était plus propriétaire du navire. Son argument serait vrai, si les tiers avaient cédé à une crédulité aveugle (*vanâ simplicitate*) ou à l'ignorance du droit (*juris ignorantiâ*); mais il est faux, lorsqu'ils ont été victimes d'une déclaration publique (*publicè videbatur*) qu'il a lui-même négligé

(1) L. 19, Dig., De reg. jur.

de faire disparaître, quoiqu'il en connût la fausseté (1). C'est par son fait personnel qu'ils ont été trompés : donc, je le répète, il est responsable du préjudice qu'ils en peuvent éprouver.

Or, dans notre hypothèse, ce préjudice résultant précisément du droit de propriété dont l'acheteur prétend argumenter, la garantie qu'il doit aux tiers s'exercera naturellement par la négation de ce droit. En d'autres termes, selon l'expression de Valin, le navire sera *réputé* appartenir à ceux dont le nom est inscrit sur l'acte de francisation (2).

Telle est, selon moi, la solution à laquelle on se trouve logiquement conduit par l'application des principes ordinaires du droit, sans encourir le reproche de méconnaître le caractère vrai de la loi du 27 vendémiaire an II.

513. On voit que nous arrivons ainsi, par d'autres motifs, à la même conclusion que la cour de Rennes, c'est à dire que par le résultat la transcription en douane est indispensable pour que l'acheteur puisse se présenter à tous comme propriétaire du navire.

Cependant, il existe encore entre les deux systèmes une nuance importante à saisir. Car en admettant, comme le fait la cour de Rennes, que la loi du 27 vendémiaire a organisé les formalités de douane dans l'intérêt des tiers, peu importe que ceux-ci aient ou non connu la vente. Dès là que la condition légale prescrite pour qu'elle leur puisse être opposée n'est pas accomplie, on ne peut en argumenter contre eux. Au contraire, dans le système que je crois devoir adopter, il en est autrement. Leur droit n'étant fondé que sur l'erreur dans laquelle ils ont été induits par la négligence de l'acheteur, ils seraient non re-

(1) L. 3, Dig., De senatusconsulto macedoniano.

(2) M. Pardessus, t. 3, nº 620. — M. Beaussant, t. 1, nº 429. — MM. Devilleneuve et Massé, Dict. du content. com., vº Francisation.

cevables à se plaindre lorsqu'en fait cette erreur n'a point existé.

514. Au reste, je puis dire que cette distinction a déjà reçu l'adhésion de la jurisprudence. Je la trouve consacrée positivement dans un jugement du tribunal de commerce du Havre du 13 avril 1858 qui décide que les copropriétaires d'un navire ne peuvent exciper, contre celui qui s'est rendu acquéreur d'une part d'intérêt dans ce bâtiment, de ce que son nom n'a point été inscrit sur l'acte de francisation, lorsqu'ils ont été avertis de la mutation de propriété (1).

Mais ce point de droit a été surtout très-nettement formulé dans un arrêt de la cour de Bordeaux, rendu sur une espèce d'autant plus remarquable qu'elle renfermait des éléments de fraude et de simulation reconnus constants.

Lacoin avait fourni des cordages à Frichon pour l'équipement du navire le *Léon* dont il était propriétaire. Avant le payement, faillite de Frichon. En cet état, Lacoin apprend qu'un sieur Alem était indiqué sur l'acte de francisation du *Léon* comme propriétaire de ce navire, et il demande contre lui en cette qualité le payement de ses fournitures.

Jugement du tribunal de commerce de Bordeaux qui accueille cette demande. Mais, sur l'appel, arrêt de la cour qui infirme en ces termes :

« Attendu que si, en thèse générale, le propriétaire dé-
« claré dans l'acte de francisation est *présumé*, à l'égard
« des tiers, véritable propriétaire, et tenu en cette qualité
« des faits du capitaine pour tout ce qui est relatif au na-
« vire et à l'expédition, *il faut reconnaître en même temps*
« *que ce n'est là qu'une présomption fondée sur la bonne foi*
« *des tiers;*

« Que, dans l'espèce, Lacoin et Ce n'ont pas traité avec
« Alem, mais directement avec Frichon; qu'ils l'ont re-

(1) Recueil du Havre, 1858, t. 1. 94.

« connu, comme il l'était en effet, pour propriétaire du « navire;...

« Que, dès lors, ils ne peuvent exciper d'une simula- « tion qui leur a été inconnue, qui n'a été d'aucun effet « à leur égard, et qui ne leur a porté aucun préjudice;

« Que dans cette situation, la présomption établie par « l'art. 216 du C. de comm. ne peut avoir lieu contre le « propriétaire désigné dans l'acte de francisation, parce « que le propriétaire véritable a été reconnu par Lacoin « et Cᵉ, et parce que c'est avec lui seul qu'ils avaient con- « tracté (1). »

Or, s'il en est ainsi lorsque les énonciations de l'acte de francisation sont le résultat d'un concert frauduleux, à plus forte raison les tiers seraient-ils mal fondés à considérer le vendeur comme étant toujours propriétaire, lorsqu'ils ont connu en réalité la vente qui le dépouille de la propriété du navire. Encore un coup, l'inaccomplissement des formalités de douane ne peut être invoqué par les tiers qu'autant qu'il leur a porté préjudice.

515. Ces développements indiquent assez que, dans ma pensée, les dispositions de la loi de l'an II ne sauraient exercer aucune influence sur les effets de la vente entre les parties contractantes elles-mêmes. Ni l'acheteur, ni le vendeur ne peuvent, en effet, prétexter d'ignorance du contrat. Ils ne peuvent pas davantage se plaindre de l'inaccomplissement de la mutation en douane, puisque l'un et l'autre avaient également le droit et le devoir d'accomplir cette formalité : « Quod quis ex suâ culpâ damnum sentit, « non intelligitur damnum sentire (2). » Donc, entre les parties, il importe peu que le navire soit ou non francisé. Les effets de la vente sont les mêmes dans les deux cas;

(1) Arrêt du 28 avril 1845. — Le pourvoi dirigé contre cette décision a été rejeté par arrêt du 12 janvier 1847. (Dev., 47. 1. 590.)

(2) L. 203, Dig., De reg. juris.

c'est à dire que la propriété est transférée à l'acheteur par le seul effet du contrat.

On a vu cependant que MM. Delamarre et Lepoitvin professaient une opinion contraire (1). Ils croient, en effet, que les formalités de douane sont substantielles même entre les parties contractantes. Mais il me semble que j'ai déjà suffisamment réfuté cette doctrine extraordinaire en montrant quel avait été le but véritable de la loi du 27 vendémiaire an II. Je crois superflu de répéter que la pensée qu'ils lui prêtent d'avoir voulu introduire un mode spécial de tradition pour les navires n'est justifiée ni par son texte ni par son esprit (2).

J'ajoute que, dans l'ancien droit, les conséquences attachées au défaut de déclaration de propriété ne produisaient également leur effet qu'au respect des tiers. Valin, il est vrai, ne le dit pas expressément, mais sa phrase le révèle suffisamment. Le mot *réputé* dont il se sert (3) indique une fiction qui ne pouvait avoir d'autorité dans les rapports réciproques de l'acheteur et du vendeur. Entre eux, c'est la réalité qui doit l'emporter. Il faudrait un texte formel pour qu'il en fût autrement.

516. Après avoir ainsi précisé le moment où la propriété du navire vendu se trouve transmise à l'acheteur, nous sommes en mesure de résoudre une question réservée dans le commentaire de l'art. 193. C'est celle qui consiste à rechercher si les créanciers du vendeur postérieurs à la

(1) Suprà, nº 509.

(2) Suprà, nº 510. — Voyez cependant, en sens contraire, un jugement du trib. de com. de Marseille du 27 avril 1854. (Rec. Mars., 32. 1. 124.) Mais le tribunal de comm. du Havre me paraît avoir été mieux inspiré en disant : « Att. que l'acte de francisation et l'ins- « cription de la vente sur cet acte sont seulement declaratifs de « propriété, mais qu'ils ne la transmettent pas. » (Jug. du 13 avril 1858. — Rec. Havre, 1858. 1. 97.)

(3) Suprà, nº 511.

vente peuvent acquérir et exercer un droit de suite sur le navire (1).

Cette question a été l'objet des solutions les plus diverses de la part des auteurs.

Voici, par exemple, M. Delvincourt qui prétend que, sauf la peine du stellionnat qu'il peut encourir, le vendeur peut, même après la vente, affecter le navire à de nouveaux créanciers de bonne foi jusqu'à ce qu'il ait accompli le voyage en mer indiqué dans l'art. 194. La raison qu'il en donne est que la propriété n'est acquise à l'acheteur que par la livraison, et qu'ici le voyage en mer sous le nom de l'acquéreur paraît être regardé, pour ce dernier, comme le seul moyen de prendre livraison (2). Raison doublement défectueuse à mon sens: d'abord parce que la tradition ne me paraît point nécessaire pour consommer la translation de propriété, même à l'égard des tiers (3); et en second lieu, parce que, fût-elle indispensable, je ne vois pas comment elle ne pourrait résulter que d'un voyage effectué sous le nom et aux risques de l'acquéreur. Il suffirait bien, ce me semble, que le voyage fût commencé pour qu'on pût considérer le navire comme livré.

517. M. Pardessus présente un second système qui diffère et se rapproche en même temps de celui de M. Delvincourt. Il distingue d'abord si le contrat de vente est ou non revêtu d'une date certaine. Si oui, il semble admettre que les créanciers du vendeur postérieurs à la vente n'ont aucun droit sur le navire : en cela, il s'écarte notablement de la théorie précédente. Mais si le contrat de vente n'a pas une date certaine, il décide que toutes les obligations que le vendeur peut souscrire avant l'accomplissement du

(1) Suprà, n° 388.
(2) Inst. comm., t. 2, p. 194, note 4.
(3) Suprà, n°s 495 et suiv.

voyage, c'est à dire jusqu'à l'époque où le navire est entièrement purgé, grèvent ce même navire (1) : c'est alors la reproduction du premier système.

Je ne comprends, je l'avoue, ni la distinction, ni la conclusion de M. Pardessus.

Je ne comprends point sa distinction : car, dans un autre passage de son ouvrage, il enseigne que la vente du navire faite par écrit pourrait être opposée aux tiers intéressés à la contester, lors même qu'elle n'aurait pas acquis une date certaine (2). Or, si l'on peut leur opposer la vente, il me semble impossible qu'ils puissent exercer sur le navire qui en fait l'objet les mêmes droits que si elle n'existait pas.

Mais je ne comprends pas non plus la conclusion de l'éminent auteur : car, s'il lui suffit d'une date certaine pour écarter du navire le fardeau des obligations postérieures du vendeur, il est certain que cette date certaine existera avant l'achèvement du voyage. Elle existera notamment par la transcription en douane, qui est le premier élément du voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur (3).

518. Enfin, MM. Dageville (4), Dalloz (5) et Alauzet (6) enseignent qu'à dater de la vente, constatée ou non par un acte ayant date certaine, le navire se trouve soustrait aux priviléges ou au droit de suite des créanciers postérieurs du vendeur, parce que ce dernier, complétement et légalement

(1) N° 950.

(2) N° 607.

(3) Suprà, n° 376. — M. Boulay-Paty, en admettant la distinction de M. Pardessus, reconnaît du moins que la vente acquerra date certaine par la délivrance des expéditions au nom de l'acquéreur. (T. 1, p. 163.)

(4) T. 2, p. 56.

(5) Rép. gén., v° Dr. marit., n° 291.

(6) T. 3, p. 26.

dessaisi, n'a pu leur affecter un gage qui ne lui appartenait plus.

Pour moi, j'adopte complétement le principe sur lequel repose ce dernier système. Ainsi que je l'ai dit ailleurs (1), il me semble que la seule chose à considérer, pour résoudre la question, est le moment où la vente du navire est opposable aux tiers. Avant ce moment, il est clair que ceux qui sont devenus de bonne foi créanciers du vendeur ont sur le navire les mêmes droits que s'il lui appartenait encore. A leur égard, la vente n'existe pas. Mais aussi, du jour où la vente leur est opposable, c'est la conclusion contraire qui devient inévitable. Je ne vois pas, en vérité, à quel titre on fait intervenir ici le voyage en mer dont parlent les articles 193 et 194. Ce voyage a été indiqué par la loi comme un moyen d'éteindre les droits existants sur le navire, mais nullement comme un délai pendant lequel ces droits pourraient encore être acquis. Quant à ce dernier point, c'est évidemment par la translation de propriété qu'il doit se résoudre. C'est pourquoi, je le répète, les auteurs qui ont placé la question sur ce terrain me paraissent seuls l'avoir bien posée.

519. Mais si j'admets le même principe que MM. Dageville, Alauzet et Dalloz, on aperçoit sans peine que je dois me séparer d'eux sur la question d'application. Je ne crois pas, en effet, que le contrat de vente opère dans tous les cas translation immédiate de la propriété. Par conséquent, je ne puis accepter que les créanciers postérieurs à ce contrat n'auront jamais aucun droit sur le navire. Je procéderai donc ici d'après les distinctions que j'ai admises plus haut.

Si le navire vendu n'était pas encore francisé, la vente est parfaite par le seul consentement même à l'égard des tiers (2), mais à la condition d'être constatée par un acte

(1) Suprà, n° 388.

(2) Suprà, n° 506.

ayant date certaine (1); d'où suit que les créanciers du vendeur postérieurs à une telle vente ne peuvent avoir pour gage un navire qui n'est plus dans les biens de leur débiteur.

Si, au contraire, le navire vendu était francisé, il faut faire un sous-distinctiou : ou bien les créanciers du vendeur ont connu la vente, ou bien ils ne l'ont pas connue. S'ils ne l'ont pas connue, elle ne leur est opposable qu'à dater de la transcription en douane (2); donc, toutes les créances nées de bonne foi jusqu'à cette époque doivent grever le bâtiment. S'ils l'ont connue, elle leur est opposable à partir du moment où ils ont acquis cette connaissance (3), et par voie de conséquence, leur créance frappera ou non le navire, selon qu'elle sera antérieure ou postérieure à ce moment.

520. Quel serait l'effet de la vente sur un contrat d'affrétement antérieur que l'acquéreur n'aurait point été expressément chargé d'exécuter? Sera-t-il tenu de le respecter, ou pourra-t-il s'en affranchir?

En thèse générale, c'est à ce dernier parti que doivent conduire les principes du droit. Le contrat d'affrétement n'est qu'un louage du navire (4). Or, le contrat de louage n'engendre que des obligations personnelles pour le locateur et ses ayants cause, et non un droit réel sur la chose. D'où suit que celui qui a acquis cette chose à titre singulier n'est point tenu d'entretenir le louage qui en a été fait, s'il n'en a point été chargé par son acquisition (5). C'est un principe que la loi romaine avait expressément consacré en ces termes : « *Emptorem quidem fundi necesse non est* « *stare colono cui prior dominus locavit: nisi eâ lege emit* (6). »

(1) Suprà, nº 507.
(2) Suprà, nº 512.
(3) Suprà, nº 513.
(4) Pothier, Des louages marit., nº 1.
(5) Ibid., Cont. de louage, nº 288.
(6) L. 9, Code, De loc. et cond.

A la vérité, l'art. 1743 du Code Napoléon s'est écarté de cette doctrine; mais l'exception qu'il consacre ne s'applique qu'aux immeubles et non aux meubles, qui se trouvent ainsi maintenus sous l'empire de la loi *Emptorem* (1).

C'est pourquoi, je le répète, il me paraît juste de dire en principe que l'acquéreur d'un navire antérieurement frété par le vendeur n'est point tenu d'exécuter cette charte partie, s'il ne s'y est point obligé; sauf à l'affréteur à obtenir des dommages et intérêts contre l'ancien propriétaire, son locateur (2).

521. Toutefois, on s'est demandé si ce principe ne devait point recevoir exception dans le cas où le contrat d'affrétement aurait déjà reçu un commencement d'exécution par le chargement des marchandises.

Pothier s'est posé la question. Voici comment il la résout :

« *Quid*, si l'affréteur avait déjà chargé ses marchan-
« dises sur le navire? *Secundum juris stricti rationem*, il
« paraîtrait que l'acheteur du navire pourrait contraindre
« l'affréteur à les retirer; *de même que l'acheteur d'une*
« *maison, qui a acheté sans charge du bail, peut déloger le*
« *locataire* (3). Néanmoins, je penserais qu'en ce cas
« l'intérêt public du commerce devrait obliger l'acheteur
« à tenir l'affrétement, surtout si cet acheteur n'avait
« donné connaissance de son acquisition qu'à la veille du
« temps auquel le vaisseau devait mettre à la voile (4). »

J'adopte pleinement cette solution. J'avouerai même que si je n'écoutais que ma conviction personnelle, je serais porté à aller plus loin que l'illustre jurisconsulte

(1) M. Troplong, Du louage, nº 508.

(2) Pothier, Des louages marit., nº 55.

(3) L'argument n'aurait plus de force aujourd'hui, mais il était fondé du temps de Pothier. (Voy. nº précédent.)

(4) Louages marit., nº 55.

d'Orléans, en ce sens que j'y verrais plutôt une application raisonnée des principes du droit, qu'une exception motivée par l'intérêt public du commerce.

Ne perdons pas de vue, en effet, que si la loi *Emptorem* dispense en général l'acquéreur d'entretenir le bail fait par son vendeur, elle l'y oblige, au contraire, lorsque cette charge lui a été imposée : *Nisi eâ lege emit*. Or, d'après cette loi, qui a été longtemps le droit commun de la France et qui est encore applicable aux choses mobilières, il n'est pas le moins du monde nécessaire que cette charge du bail ait été imposée à l'acquéreur en termes exprès; il suffit que la convention résulte des circonstances. Le texte ajoute en effet : « *Verum si probetur aliquo pacto con-* « *sensisse*, ut in eadem conductione maneat, *quamvis sine* « *scripto*, *bonæ fidei judicio*, *ei quod placuit parere co-* « *getur*. » Cette disposition, d'ailleurs, n'est que l'application au cas particulier d'un principe plus général formulé dans la loi 17, au Code, *De pactis* : « Pactum, quod bona « fide interpositum docebitur, etsi scriptura non exis- « tente, tamen *si aliis probationibus rei gestæ veritas* « *comprobari potest*, præses provinciæ secundum jus cus- « todiri debet. » Ainsi, aux termes mêmes du droit strict, l'obligation pour l'acquéreur d'entretenir le bail fait par son vendeur peut résulter, non-seulement d'un engagement écrit, mais encore de toutes les circonstances qui sont de nature à montrer qu'en réalité il y a donné son consentement.

Ceci posé, je demande si la présence des marchandises chargées à bord du navire vendu n'implique pas nécessairement un engagement tacite qui lie l'acquéreur. Qu'on ne me réponde pas que la possession par le locataire d'un immeuble ou d'un meuble ordinaire pourrait servir d'appui aux mêmes inductions et que cependant la loi ne les a pas regardées comme fondées, puisque l'acheteur sans charge de bail est autorisé, selon l'expression de Pothier,

à déloger le locataire. A mes yeux, la situation n'est pas la même, et j'oserai dire que cet argument d'analogie ne serait pas exact.

En effet, la possession d'un immeuble ou d'un meuble ordinaire ne révèle pas par elle-même son titre et son caractère. Le détenteur d'un meuble peut le posséder à différens titres, par exemple, comme emprunteur, dépositaire, etc. Le détenteur d'un immeuble peut en être le locataire, mais locataire sans bail, pouvant être congédié sans autre forme de procès. En telle sorte que, dans ces diverses hypothèses, le fait de la détention de la chose par un tiers n'impliquant pas nécessairement l'existence d'un bail, ne peut pas impliquer davantage le consentement tacite de le continuer.

Mais quand il s'agit d'un navire chargé de marchandises, peut-il y avoir doute sur le contrat d'affrétement? A quel titre donc aurait eu lieu ce chargement? Il serait impossible d'en imaginer aucun autre. Je dis, par conséquent, que celui qui achète ce bâtiment est parfaitement instruit par la présence des marchandises de l'affrétement préexistant, et que s'il garde le silence à cet égard, c'est qu'il accepte tacitement l'obligation de l'exécuter. Il me semble qu'en droit comme en conscience on peut dire de lui : *Eâ lege emit.*

Au reste, il est bien entendu que cette obligation tacite n'existerait qu'à raison du seul voyage pour lequel le chargement est effectué. Le contrat d'affrétement a quelquefois une durée plus longue ; il peut, par exemple, être fait pour un temps déterminé. Mais le chargement ne révèle pas ces conditions particulières. Il annonce bien l'existence d'un affrétement antérieur, mais il n'indique qu'un affrétement dans les termes ordinaires, c'est à dire pour une expédition. Or, comme l'engagement tacite de l'acquéreur ne procède lui-même que de la connaissance qu'il a acquise par le fait du chargement, il est certain que cet engage-

ment ne peut pas avoir plus d'étendue que le fait qui l'engendre n'a de portée.

522. Outre la translation de propriété, le contrat de vente a encore pour effet de produire des obligations à la charge des parties qui y concourent. Telles sont, pour le vendeur, l'obligation de livrer la chose (1) et de la garantir (2); et, pour l'acheteur, l'obligation de payer le prix convenu (3).

523. Parlons d'abord de la délivrance.

C'était là, comme on sait, un sujet d'une importance majeure dans l'ancien droit, puisque la translation de propriété était subordonnée à la tradition. Il présente moins de gravité aujourd'hui, par la raison que la propriété se trouve transmise selon d'autres principes. Néanmoins, jusqu'à la livraison, le vendeur est tenu de veiller à la conservation de la chose et son défaut de vigilance entraîne pour lui une sérieuse responsabilité (4). C'est ce qui donne encore un certain intérêt à la question de savoir par quels moyens la délivrance peut s'accomplir lorsque la chose vendue est un navire.

On rencontre à cet égard beaucoup de solutions dans les anciens auteurs. Quelques-unes sont remarquables par leur singularité. Mais hâtons-nous de dire que toutes ces théories n'ont plus rien d'applicable aujourd'hui. La raison en est qu'en traitant cette matière les auteurs anciens écrivaient tous sous l'empire de cette idée que la tradition devait toujours se manifester par quelque chose de matériel; et comme le navire n'est point susceptible de tradition manuelle, leurs efforts tendaient à y suppléer par des

(1) Art. 1603 C. Nap.

(2) Ibid.

(3) Art. 1650 C. Nap.

(4) Art. 1136 et 1624 C. Nap.

faits équivalents. Les uns, par exemple, regardaient le navire comme livré par la tradition de quelques-unes de ses parties, telles que les voiles ou autres agrès faciles à transporter; ou bien ils faisaient encore dériver la tradition de ce que l'acheteur avait apposé sa marque sur le bâtiment, ou de ce qu'il y avait placé des gardiens avec le consentement du vendeur (1). D'autres pensaient qu'il suffisait que le vendeur abandonnât le bâtiment et que l'acheteur le touchât du pied ou même l'embrassât du regard (2). Quelques-uns pourtant, devançant les idées de leur siècle, admettaient que le navire pouvait, dans certains cas, être livré *sans aucune tradition;* par exemple, s'il se trouvait dans le port de l'acheteur, parce qu'alors il était à sa disposition : *quia res dicitur esse penes emptorem* (3).

Mais toutes ces fictions, je le répète, sont rendues inutiles par l'art. 1606 du Code Napoléon, qui décide que la tradition de tous les meubles peut s'opérer par le seul consentement des parties. Aujourd'hui, par conséquent, la délivrance est faite par cela seul que le vendeur consent à laisser son acheteur prendre possession du navire. Peu importe, d'ailleurs, que ce dernier ne manifeste son appréhension par aucun acte extérieur. Il est libre de le faire; la chose est à sa disposition; c'est tout ce qu'il faut pour consommer la délivrance (4).

Au surplus, ce système n'est à vrai dire que le développement et la généralisation de l'idée autrefois indiquée par Straccha pour soustraire la tradition des navires à un formalisme gênant. C'est cette idée, combattue

(1) Socinus, liv. 4, cons. 55.

(2) Stypmanus, Jus marit., 4e part., ch. 9, nos 9 et suiv.

(3) Straccha, De navibus, 2e part., no 13.

(4) C'est aussi la décision du C. de com. prussien, art. 1396 : « Lorsque le contraire n'a pas été stipulé en termes exprès, la « tradition est censée effectuée du moment où le contrat est passé. » Trad. St-Joseph, p. 56.

alors au nom de la raison (1), qui a triomphé des critiques et se trouve désormais érigée en règle générale. Preuve nouvelle (pour le dire en passant) que la loi moderne, en accordant à la volonté humaine une puissance méconnue par l'ancienne jurisprudence, n'a point seulement accompli un progrès dans l'ordre intellectuel, mais qu'elle a donné satisfaction à des besoins réels dès longtemps signalés par des hommes que préoccupaient vivement les nécessités de la pratique.

524. Le navire doit être délivré dans l'état où il se trouve au moment de la vente (2), avec ses accessoires et tout ce qui a été destiné à son usage perpétuel (3).

Point de difficulté sur ces principes. Mais dans l'application, quelques divergences se sont produites sur ce qu'il fallait entendre par les accessoires d'un bâtiment de mer. C'est pourquoi je dois entrer dans quelques explications à ce sujet.

Je commencerai d'abord par mettre hors de cause un certain nombre d'objets sur lesquels aucune discussion ne peut se produire, par la raison qu'ils ne sont pas les accessoires de la chose vendue, mais cette chose elle-même.

Le navire, comme je l'ai déjà dit, est un corps complexe, composé de la réunion de diverses parties (4). L'analyse y découvre bien une coque, des mâts, un gouvernail, des voiles (5), des cordages, des poulies, etc. Mais ces diverses parties sont comme les membres du navire : « *Omnia quæ conjuncta navi sunt, veluti gubernacula, malus, antemnæ, velum, quasi membra navis sunt* (6) ; » et lorsqu'elles sont envisagées dans leur ensemble, elles

(1) Nec ratio id patitur. (Stypmanus, loc. cit., n° 18.)
(2) Art. 1614 C. Nap.
(3) Ibid., art. 1615.
(4) Supra, n° 340.
(5) Stypmanus les appelle assez élégamment *les ailes du navire*.
(6) L. 44, Dig., De evictionibus.

sont le navire lui-même. On ne pourrait les supprimer sans altérer la physionomie et l'aspect du bâtiment. C'est pourquoi il est parfaitement inutile que ces divers objets soient spécialement indiqués dans la vente pour s'y trouver compris. Ils y figurent de plein droit (1).

525. A côté de ces objets, il y en a d'autres qui ne sont point aussi intimement unis au navire, mais qui ont été mis à son service parce qu'ils étaient absolument nécessaires à la navigation. Tels sont les câbles, ancres, chaînes, cabestans, etc... On les appelait autrefois, non pas *membra*, mais *instrumenta navis* (2). Chez nous, ils portent le nom d'apparaux. Au reste, il ne paraît pas que la qualité d'accessoires du navire leur ait jamais été contestée (3). En conséquence, ils se trouvent aussi compris implicitement dans la vente du bâtiment (4).

526. Mais on est beaucoup moins d'accord au sujet de la chaloupe et du canot. Sont-ils des accessoires du navire? Sont-ils compris de plein droit et sans indication dans la vente? Questions qui paraissent vraiment peu difficiles, et sur lesquelles pourtant la doctrine s'est singulièrement divisée.

L'origine de cette controverse est dans le droit romain. Labéon avait dit: « Si vous achetez un navire avec ses accessoires, la chaloupe doit vous être livrée. » Mais Paul pensait le contraire (5). Il n'admettait pas que la chaloupe

(1) Stypmanus, Jus marit., 4e part., chap. 9, no 19.

(2) Stypmanus, loc. cit., no 41.— Wedderkop, Introduct. in jus naut., liv. 2, tit. 1, § 9.

(3) Wedderkop les regarde comme *partes navis minus principales*. (Loc. cit.)

(4) Le Code de commerce espagnol contient à cet égard une disposition formelle : « A défaut de stipulation contraire, tous les apparaux sont compris dans la vente du navire. » (Art. 594.)

(5) « LABEO : Si navem cum instrumento emisti, præstari tibi « debet scapha navis. PAULUS : Imo contra; etenim scapha navis

fût un accessoire du navire dont elle ne différait que par la capacité et non par le genre, et il avait avec lui Pomponius (1) et Alfenus (2). La majorité se trouvait ainsi du côté de ceux qui voulaient constituer à la chaloupe une sorte d'individualité distincte du navire.

Cependant, avec le temps, la doctrine finit par se prononcer en sens contraire. Ce n'est pas, à coup sûr, que l'opinion de Paul fût complétement désertée, car elle était enseignée encore par Balde (3), Straccha (4), Vinnius (5), Stypmanus (6), Cleirac (7) et Valin (8). Mais la théorie de Labéon rencontra des adhérents non moins considérables et plus nombreux, tels que Kuricke (9), Loccenius (10), Targa (11), De Vicq (12), Emérigon (13), Wedder-

« non est instrumentum navis : etenim mediocritate non genere « ab ea differt; instrumentum autem cujusque rei necesse est al- « terius generis esse, atque ea quæque sit; quod Pomponio, lib. 7 « epistolarum placuit. (L. 29, Dig., De instructo vel instrum. leg.)

En rapportant cette discussion, quelques auteurs modernes intervertissent souvent à la suite d'Emérigon (Ass., ch. 6, sect. 7, § 2.) les opinions des deux jurisconsultes romains en attribuant à Paul celle de Labéon et réciproquement. Le texte prouve qu'il ne faut voir là qu'une inadvertance.

(1) Voy. note précédente.

(2) L. 44, Dig., De evictionibus.

(3) In leg. cum proponas, § 6, cod. de naut. fœn.

(4) De navib., 2e part., no 12.

(5) Sur Peckius, p. 80, note (d).

(6) Jus marit., 4e part., ch. 9, nos 20 et suiv.

(7) Juridict. de la marine, art. 5, no 13.

(8) Liv. 1, tit. 14, art. 2, t. 1, p. 344.

(9) Quest. illust. Quest. 5, in fine. — C'est évidemment par erreur que Valin cite cet auteur parmi les partisans de son opinion. Il suffit de dire qu'après avoir indiqué le système de Balde et Straccha, il ajoute : « *Quod tamen hodiè non attenditur.* »

(10) De jure marit., liv. 1, ch. 2, no 10. — Même observation qu'à la note précédente sur l'erreur de Valin.

(11) Ponderazioni marittime, ch. 52, no 5.

(12) Sur le traité des avaries de Weitsen, no 26.

(13) Tr. des assurances, ch. 6, sect. 7, § 2.

kop (1), Voet (2), Greenovegen (3), Mathœus (4), Marquardus (5). De plus, elle eut pour elle l'appui de la pratique. Ainsi, dans la Méditerranée (6), en Hollande (7), et dans la jurisprudence hanséatique (8), l'usage était de considérer la chaloupe comme un des accessoires du navire.

C'est aussi l'opinion généralement admise aujourd'hui (9), et je la crois, en effet, la mieux fondée. On objecte, pour la combattre, qu'une chose ne peut pas être considérée comme l'accessoire de l'autre lorsque toutes deux sont du même genre. Ainsi, dit-on, un homme ne peut pas être l'accessoire d'un homme (10). Or, la chaloupe est du même genre que le navire; elle n'en diffère que par la taille; elle est elle-même un petit navire (11); donc, elle n'est pas un accessoire du bâtiment.

Je ne veux point médire de ces raisonnements qui ont séduit quelques-uns des esprits les plus éminents de la jurisprudence; mais le moins qu'on en puisse penser, c'est qu'ils ont fait leur temps. Nos lois modernes, qui prennent plus de souci de la vérité des choses que des subtilités métaphysiques, ne sauraient les accueillir favorablement. En fait, la chaloupe est, pour ainsi parler, le bras droit du navire. Elle le met en communication avec la terre; elle sert au transport des hommes et des marchandises; elle devient, au moment du péril, le refuge de l'équipage et

(1) Introd. in jus naut., liv. 2, tit. 1, § 9.
(2) Ad Pand., De action. empt., n° 8.
(3) Ibid.
(4) Ad Digest., liv. 48, tit. 2, ch. 5, n° 18.
(5) Liv. 2, chap. 5, n° 89.
(6) Targa, loc. cit.
(7) Voet et Greenovegen, loc. cit.
(8) Kuricke, loc. cit.
(9) MM. Dageville, t. 2, p. 74. — Boulay-Paty, t. 1, p. 191. — Delvincourt, t. 2, p. 198. — Alauzet, t. 3, p. 36.
(10) Voy. Cujas, ad leg. 242, Dig., De verbor. signif.
(11) L. 44, Dig., De evict.

quelquefois la planche de salut du bâtiment lui-même. En un mot, si elle ne fait point corps avec le navire, la chaloupe en fait vraiment partie par les services qu'elle lui rend : « *Partem navis dici potest, non sanè substantialem et ad esse*, SED AD BENE ESSE *et commoditatem valdè facientem* (1). Si l'on ne veut pas voir là les caractères de dépendance qui attachent l'accessoire au principal, il faut renoncer à les trouver jamais. Au surplus, voyez la contradiction! Ceux-là même qui s'y refusent lorsqu'il s'agit d'une vente, sont les premiers à le soutenir lorsqu'il s'agit de savoir si l'assurance du navire comprend de plein droit celle de la chaloupe (2). Cependant la raison de décider est la même. Disons donc que la chaloupe et le canot se trouvent naturellement compris dans la vente du navire, sans qu'il soit nécessaire que les parties l'aient expressément marqué dans les clauses de leur contrat (3).

527. Mais en est-il de même des armes, munitions et en général de l'artillerie du bâtiment?

Valin ne faisait aucune difficulté de les comprendre parmi les dépendances du navire (4); mais M. Boulay-Paty est d'une opinion contraire. Ces objets, dit-il, ne sont pas indispensables à la navigation; ils n'y sont même nullement nécessaires; ils ne font pas partie du navire (5).

Pour moi, je crois également que l'opinion de Valin est susceptible de quelques tempéraments; mais je n'irais pas jusqu'à la repousser d'une manière aussi absolue que le fait M. Boulay-Paty. Une distinction me paraît nécessaire pour arriver au vrai. Ou bien, en effet, l'artillerie n'a été placée sur le navire qu'accidentellement, temporairement,

(1) Kuricke, loc. cit.

(2) Straccha, De assecur., gl. 8, nº 7. Valin, tit. Des assur., art. 26.

(3) Le Code prussien dispose formellement en ce sens, art. 1398.

(4) Liv. 1, tit. 14, art. 2, t. 1, p. 344.

(5) T. 1, p. 193.

et, par exemple, pour une navigation qui exige particulièrement ces précautions ; ou, au contraire, elle y a été placée en permanence et pour tous les voyages.

Dans le premier cas, je n'hésiterais pas à penser que l'artillerie n'est pas de plein droit comprise dans la vente. Ce qui me déciderait, c'est que par leur nature ces objets ne sont pas les accessoires d'un bâtiment de mer. Ils ne pourraient le devenir que parce qu'ils ont été destinés à son usage perpétuel, selon le vœu de l'art. 1615 du Code Napoléon. Or, nous supposons précisément que cette circonstance ne se présente pas.

Mais, dans la seconde hypothèse, j'avoue que le sentiment de Valin me paraît préférable. La distinction de M. Boulay-Paty entre les choses qui sont ou non indispensables à la navigation me semble s'écarter de la loi. Je veux bien que des canons et des munitions ne soient pas aussi indispensables à la navigation que les ancres, câbles et chaînes; mais la question n'est pas là. Il s'agit de savoir seulement s'ils ont été attachés au bâtiment par le propriétaire, dans le but de les faire servir à son usage perpétuel. Voilà ce que demande l'art. 1615 du Code Napoléon. Or, si le fait répond affirmativement, je dis avec la loi que cette destination les range au nombre des accessoires du navire. Après cela, qu'on les ait placés par nécessité absolue ou par simple utilité; qu'ils soient des accessoires nécessaires ou des accessoires volontaires : qu'importe? L'essentiel est qu'ils s'y trouvent et que rien n'indique que, dans l'intention du propriétaire, ces précautions particulières avaient un caractère purement temporaire.

528. Ici, cependant, un nouveau point de vue se présente.

Il arrive souvent qu'après l'entrée du navire dans le port, une partie des agrès et apparaux, ainsi que les

armes et munitions sont déposées dans des magasins. De même il peut arriver que la chaloupe ou le canot soient séparés du navire, parce qu'ils se trouvent, par exemple, dans le chantier d'un constructeur, pour y être réparés. Or, le navire étant vendu pendant que ces objets en sont éloignés, sans que d'ailleurs le contrat en fasse spécialement mention, faudra-t-il dire encore qu'ils continuent d'être les accessoires du navire et que le vendeur est obligé de les comprendre dans la délivrance?

Je pense que oui. Vainement objectera-t-on que le lien de droit qui rattache ces objets au navire en qualité d'accessoires est rompu par la séparation; que cette séparation peut ne jamais cesser; que ces agrès et apparaux devaient être vendus par le propriétaire; cette chaloupe employée au service d'un autre bâtiment; qu'en tout cas, ils avaient été retirés précisément parce que le propriétaire avait le dessein de vendre son navire sans les y comprendre. J'avoue que ces considérations me touchent peu tant qu'elles ne seront point appuyées par la preuve certaine et positive que la séparation opérée devait être, non temporaire, mais définitive. Pourquoi? C'est parce que la qualité d'accessoires du navire était acquise à ces objets par leur destination antérieure, et qu'elle ne peut disparaître que par une destination bien caractérisée en sens contraire. Or, tant que cette destination nouvelle ne se produit qu'à l'état d'allégation, on peut dire qu'elle est douteuse, et le doute doit s'interpréter contre le vendeur (1).

529. Que dire maintenant des vivres et autres provisions de toute nature qui peuvent se trouver sur le bâtiment au moment de la vente?

(1) Art. 1602 C. Nap.—Arg. de la loi 17, § 11, Dig., De action. empt. et vend.

Je crois toutefois que, dans ce cas particulier, il devrait en être autrement en matière de saisie. Voy. infrà, art. 200.

Voici comment Voet pose et décide cette question :

« Si navis jam ad iter aut piscationem exercendam parata « atque instructa apparatu piscatorio, *annonâ nauticâ*, « similibusque, vendatur ità uti nunc est, *omnia illa quæ* « *in navi sunt*, non sola navis instrumenta, videri vendita « responsum est (1). »

La réponse paraît juste, parce qu'il y a dans cette espèce un élément de fait déterminant. C'est la clause *ità uti nunc est*, qui montre que les parties ont traité en vue de l'état spécial dans lequel se trouvait le navire et qu'elles ont voulu tout comprendre dans la vente. Mais en l'absence de cette stipulation particulière, il est douteux que la solution doive être la même. La raison en est que les provisions dont le navire est chargé n'y ont été placées par le propriétaire que dans la prévision d'un voyage fait pour son compte. Mais dès que cette condition ne se réalise pas, ces différents objets cessent vraiment d'être les accessoires du navire. Aussi l'on remarque que, dans le passage cité, Voet a soin de les en distinguer.

Au reste, le prix de la vente serait de nature à jeter une grande lumière sur la véritable intention des parties et sur ce qu'elles ont voulu envelopper dans la vente ou en exclure.

530. Outre les accessoires du navire, la délivrance doit comprendre encore tous les fruits qu'il a gagnés depuis le jour de la vente, parce qu'ils appartiennent à l'acheteur. C'est la disposition de l'article 1614 du Code Napoléon.

Ainsi, un navire étant vendu pendant qu'il est en voyage, le fret qu'il gagne appartient à l'acheteur depuis le contrat, et le vendeur qui l'a perçu doit en faire profiter l'acheteur (2). Stypmanus s'en explique formellement en

(1) Ad Pand., De act. empt. et vend., nº 8.

(2) L. 13, § 13, Dig., De act. empti et vend.

ces termes : « Venditor est obligatus ad tradendam na-
« vim et pecuniam quam ex vecturis navis post emptio-
« nem factam percepit ; *hæ enim ab eo tempore ad emp-
« torem pertinent* (1). »

Quant au fret acquis pour la partie du voyage antérieure à la vente, il paraît d'abord sans difficulté d'en attribuer la propriété au vendeur. Cependant, je rencontre dans quelques législations étrangères des dispositions qui viennent contrarier cette règle.

Voici, par exemple, la distinction que fait à cet égard le Code de commerce espagnol : « Lorsqu'un navire est ven-
« du pendant le voyage et avant d'avoir atteint le port de
« sa destination, le fret en appartient à l'acheteur. Mais il
« est attribué au vendeur si la vente a eu lieu après que le
« navire est parvenu à sa destination (2). »

Le Code prussien, au contraire, est entièrement favorable au vendeur. Il dispose ainsi : « Si le bâtiment est en
« mer au temps de la vente, le prix du fret pendant cette
« traversée est censé réservé au vendeur, à moins de
« conventions particulières (3). »

Ces dispositions me paraissent mériter d'être remarquées. Il y a peut-être effectivement une certaine sagesse à éviter un fractionnement de fruits qui peut engendrer des contestations. Toutefois, je ne crois pas que, dans le silence de nos lois, ces solutions exceptionnelles puissent obtenir l'assentiment de notre jurisprudence. C'est un principe certain et général que les fruits suivent les risques : « *Nam
« et commodum ejus esse debet cujus periculum est* (4). Or, comme il n'est pas douteux que, jusqu'au jour de la vente, les risques ont pesé sur le vendeur (5), il faut dire que le

(1) Jus marit., 4e part., ch. 9, n° 3.
(2) Art. 595, trad. Saint-Joseph, p. 56, col. 2.
(3) Art. 1401, ibid., p. 56, col. 5.
(4) Institutes, De empt. et vend., § 4.
(5) Suprà, n° 475.

fret qui est un fruit civil du navire (1) et s'acquiert jour par jour (2), lui appartient proportionnellement à la durée du voyage accompli.

531. Il y a cependant une hypothèse dans laquelle il me paraîtrait devoir en être autrement : c'est lorsque la vente du navire en mer a été faite à toutes chances. Nous avons vu, en effet, que dans ce cas l'acquéreur prenait à sa charge les risques du navire même antérieurs à la vente (3). Il est donc juste, ce me semble, qu'il en soit dédommagé par la perception du fret dû pour le voyage entier dont il porte la responsabilité. En un mot, il n'a acheté pour ainsi dire qu'une chance, savoir : le retour du navire à bon port; mais si cet événement se réalise, il doit profiter de toutes les conséquences qui s'y trouvent attachées.

532. Parmi les choses que le vendeur doit, en général, délivrer à son acheteur, figurent encore les titres et documents divers qui ont rapport à la propriété de la chose vendue (4). Cette obligation peut aussi exister pour le vendeur d'un navire. Ainsi, par exemple, lorsqu'un constructeur aliène un bâtiment qu'il vient de construire et qui n'est pas encore francisé, il est incontestablement tenu de remettre à son acheteur tous les comptes et mémoires des fournisseurs auxquels il a acheté des bois ou autres matériaux et des ouvriers qu'il a employés. Acquittés ou non, ces mémoires sont indispensables à l'acheteur pour obtenir l'acte de francisation en prouvant que le navire a été construit en France (5).

Mais lorsque le navire vendu est déjà francisé, la même obligation ne pèse pas sur le vendeur, par la raison sans

(1) Straccha, De navib., 3e part., n° 31.
(2) Art. 586 Code Napoléon.
(3) Suprà, n° 476.
(4) M. Troplong, Vente, n° 324.
(5) Décret du 21 sept. 1793, art. 2.

réplique que les titres ne sont pas en sa possession. Nous avons déjà vu, en effet, que l'acte de propriété était, au moment de la mutation en douane, remis à l'administration qui le conservait pour l'annexer au registre des francisations (1). Dès lors, le vendeur n'a plus ce titre qui établissait le passage de la propriété en ses mains. Il a été obligé de s'en dessaisir, comme son acheteur le sera bientôt lui-même quant à son propre contrat d'acquisition. Il lui est donc impossible de le délivrer.

Il ne faut même pas dire, avec MM. Delamarre et Lepoitvin, que le vendeur doit remettre à l'acheteur l'acte de francisation du bâtiment vendu (2). Cette remise lui serait aussi impossible à effectuer que celle de l'acte de propriété, et par des raisons analogues. En effet, de deux choses l'une : ou le navire vendu est en mer, ou il est dans le port. S'il est en mer, l'acte de francisation est à bord (art. 226 C. com.); et s'il est dans un port, cet acte est encore déposé à la douane (3), ou dans les mains du consul français, si le port est étranger (4).

Au reste, tout ceci ne peut, je crois, donner lieu à aucune difficulté dans la pratique; mais je le signale particulièrement pour montrer combien, à tous les points de vue, les navires diffèrent des divers objets qui sont dans le commerce. Nulle autre propriété, on peut le dire, n'est mieux garantie à ceux qui l'acquièrent; car la puissance publique, constamment attentive à la surveiller, lui assure par cela même une protection de tous les instants. Mais nulle autre non plus n'est soumise à autant d'entraves quant à son exercice. On en voit une preuve bien remar-

(1) Suprà, n° 481.

(2) T. 4, p. 183.

(3) « Les actes de francisation et congés seront, dans vingt-quatre heures de l'arrivée du bâtiment, déposés au bureau et y resteront jusqu'au départ. » Art. 28 de la loi du 27 vend. an II.

(4) Ord. du 29 octobre 1833, art. 11.

quable dans ces précautions qui, tout en laissant au propriétaire le libre usage de sa chose, tendent à le dessaisir sans cesse des titres qui constatent son droit de propriété; de telle sorte que, le voulût-il, il lui serait impossible d'en disposer sans l'intervention de l'autorité publique.

533. Occupons-nous maintenant de la garantie que le vendeur doit à l'acquéreur. On sait qu'elle a un double objet : le premier est la possession paisible de la chose vendue; le second, les défauts cachés de cette chose ou les vices rédhibitoires (1).

La garantie de la possession paisible, généralement appelée *garantie d'éviction*, a pour but de garantir l'acquéreur de l'éviction qu'il souffre dans la totalité ou dans une partie seulement de l'objet vendu, ou des charges prétendues sur cet objet et non déclarées lors de la vente.

Ainsi, un navire étant vendu, un tiers survient qui se prétend propriétaire, soit du bâtiment entier, soit de un ou plusieurs quirats. Si cette prétention réussit, il est évident qu'il y a lieu à garantie de la part du vendeur (2).

Il en sera de même si, après la vente, les créanciers du vendeur ou d'un propriétaire antérieur dépouillent l'acquéreur de sa chose par l'exercice de leur droit de suite (3).

Dans ces différentes circonstances, la garantie est même si naturelle et si juste qu'elle existe de plein droit; c'est à dire que l'acquéreur évincé peut la réclamer sans qu'elle ait été stipulée dans le contrat (4).

534. Remarquons toutefois que, pour donner lieu à garantie, il faut que l'éviction procède d'une cause antérieure à la vente. Si elle se rattachait à une cause postérieure,

(1) Art. 1625 C. Nap.
(2) Stypmanus, Jus marit., 4e part., ch. 9, no 26.
(3) Voy. suprà, no 391. — Arg. de l'art. 2178 C. Nap.
(4) Art. 1626 C. Nap. — Stypmanus, loc. cit.

l'acheteur qui est tenu des risques serait obligé de la supporter sans recours contre son vendeur (1).

Il n'y aurait d'exception à cette règle que dans le cas où la cause d'éviction, quoique née après le contrat, proviendrait du fait personnel du vendeur. Par exemple, si le vendeur après avoir cédé la propriété de son navire, et avant la mutation en douane, vendait de nouveau son bâtiment à un second acquéreur qui fit transcrire son contrat avant le premier, il est clair que ce second acheteur demeurerait propriétaire (2); mais quoique l'éviction du premier provienne d'une cause postérieure à la vente qui lui avait été consentie, le vendeur n'en serait pas moins garant parce que ce fait lui est personnel (3).

535. Ajoutons encore que si l'obligation de garantie est de la nature du contrat de vente, en ce sens qu'elle y est toujours sous-entendue quoique non exprimée, elle n'est pas de l'essence de ce contrat (4). En conséquence, elle peut en être exclue par une clause particulière des contractants (5).

Ainsi, il n'y a point lieu à recours contre le vendeur en cas d'éviction, lorsque celui-ci a vendu expressément « *sans garantie;* » ou du moins, il n'est tenu que de celle qui provient de ses faits personnels, parce qu'il serait contraire aux bonnes mœurs qu'il pût impunément manquer de foi (6).

536. Il n'est pas même nécessaire que la stipulation de non garantie se produise en termes aussi explicites. Elle

(1) M. Troplong, De la vente, n° 416.

(2) Suprà, n° 512.

(3) Pothier, Vente, n° 92.

(4) Ibid., n° 182.

(5) Art. 1627 C. Nap.

(6) Domat, Du contrat de vente, tit. 2, sect. 10, n° 8.—Art. 1628 C. Nap.

peut résulter de divers équivalents qui n'ont pas la même énergie grammaticale, mais auxquels la loi accorde le même effet, parce qu'elle présume que telle a dû être la commune intention des contractants.

Par exemple, il suffit que les charges qui peuvent donner lieu à l'éviction aient été déclarées lors du contrat (1). C'est alors comme si l'obligation avait été imposée à l'acquéreur de supporter ces charges ou de les faire disparaître par les moyens que la loi a mis à sa disposition (2).

Sur quoi j'ajouterai une observation.

Lorsque la vente porte sur un immeuble, les charges hypothécaires sont ou peuvent être connues du vendeur. S'il veut les déclarer à son acquéreur, il lui est facile de les lui indiquer avec détail et nominativement. Mais lorsqu'il s'agit d'un navire, il n'en est pas de même. Le vendeur, sans doute, peut connaître les dettes qui grèvent le navire de son chef, mais il lui est impossible de connaître celles qui proviennent des propriétaires antérieurs, puisqu'elles sont occultes. C'est pourquoi je crois qu'il faudrait voir une déclaration de charges suffisante pour écarter de lui l'obligation de garantie, dans la déclaration qu'il n'a point fait faire à son bâtiment le voyage en mer requis pour éteindre le droit de suite des créanciers de son vendeur. Lui demander quelque chose de plus explicite serait exiger l'impossible (3).

537. Enfin, l'exemption de garantie résulterait encore, même en dehors de toute déclaration du vendeur, de cette

(1) Arg. de l'art. 1626 C. Nap.

(2) M. Troplong, De la vente, n° 418.

(3) Quelques législations étrangères se montrent plus exigeantes. Le Code de comm. portugais, par exemple, s'exprime ainsi : « Le vendeur est tenu, avant la vente ou lors de la vente, « de faire connaître à l'acheteur toutes les créances privilégiées « dont le navire est grevé, et de lui en remettre un état expli- « catif signé de lui. — L'omission d'une ou de plusieurs de ces

circonstance que les charges qui donnent lieu à l'éviction étaient apparentes (1).

En voici un exemple particulier au droit maritime.

La loi de douanes du 6 mai 1841, dans le but de favoriser l'extension des machines de construction française, accorde une prime du tiers de leur valeur à toutes celles qui sont placées à bord des bâtiments français affectés à la navigation transatlantique. Elle décide en même temps que cette prime sera restituée si le bâtiment vient à être employé à toute autre navigation. Pour assurer cette restitution, le propriétaire de la machine primée doit passer soumission d'affecter constamment son navire à la navigation prescrite et donner caution suffisante pour répondre des conséquences de l'inexécution de cette obligation; en tous cas, la machine elle-même devient le gage spécial de la douane pour la restitution de la prime. C'est donc là évidemment une charge qui pèse sur une partie du bâtiment (2).

Mais c'est en même temps une charge apparente : car toutes les fois que cette prime est accordée à une machine, l'administration de la douane a soin d'en faire mention sur l'acte de francisation du navire. Elle y joint l'indication des soumissions faites par le propriétaire et de l'obligation qu'il a prise d'employer exclusivement son bâtiment à une navigation déterminée. Or, il est généralement reconnu qu'une charge mentionnée dans les titres dont l'acheteur a ou doit prendre connaissance avant la vente, est une

« créances constitue un acte de mauvaise foi de la part du ven- « deur. (Art. 1306.) » Le Code de commerce hollandais contient une disposition analogue. (Art. 319.)

Mais on remarque qu'il ne s'agit ici que des créances privilégiées, les seules qui dans ces législations soient protégées par le droit de suite. (Suprà, t. 1, nos 67 et 68.) Par là l'obligation du vendeur se trouve renfermée dans les limites du possible.

(1) Arg. de l'art. 1638 C. Nap.

(2) L. du 6 mai 1841, art. 1.

charge apparente : *Sciens emit* (1). C'est pourquoi il ne serait pas fondé à se plaindre si, à défaut de remplir les conditions de la prime, il avait à souffrir une éviction de la part de la douane.

538. Ainsi donc, la garantie est de droit; mais le vendeur peut s'en trouver dégagé, soit par une stipulation expresse, soit par des déclarations, soit même par des faits qui lui sont étrangers, pourvu que ces faits avertissent l'acheteur du danger de l'éviction.

D'un autre côté, on sait que s'il est permis aux parties de diminuer la garantie légale, elles ont aussi la faculté de l'augmenter (2). De sorte qu'elles peuvent convenir que le vendeur sera garant même des charges qu'il déclare. Tout ceci, en un mot, se trouve laissé à la liberté de leurs stipulations.

539. Les conséquences de la garantie d'éviction se trouvent développées dans les articles 1630 et suivants du Code Napoléon. Je ne puis que les indiquer ici ; car malgré mon désir de présenter dans son ensemble le tableau du droit maritime, il m'est impossible de faire entrer le droit civil tout entier dans mon commentaire. J'essaie de combler ces lacunes inévitables en renvoyant fréquemment aux ouvrages qui font autorité. Je montre ainsi la voie que j'adopterais s'il m'était possible de poursuivre dans ses détails cette application du droit commun à la vente des navires. Voici donc sommairement les résultats généraux auxquels devrait conduire la garantie d'éviction.

D'abord, l'acquéreur évincé a le droit de demander contre son vendeur :

1° La restitution du prix ;

2° Celle des fruits, lorsqu'il est obligé de les rendre au propriétaire qui l'évince ;

(1) Voy. M. Troplong, Vente, n° 552.
(2) Art. 1627 C. Nap.

3° Les frais faits sur la demande en garantie de l'acheteur et ceux faits par le demandeur originaire ;

4° Enfin des dommages et intérêts, ainsi que les frais et loyaux coûts du contrat.

Le prix que le vendeur est tenu de restituer est celui qui est porté au contrat ; par suite, il le doit toujours en totalité, quoiqu'à l'époque de l'éviction la chose vendue se trouve diminuée de valeur ou considérablement détériorée même par la négligence de l'acheteur (1), à moins qu'il n'ait tiré profit des dégradations (2).

Mais si, au contraire, la chose vendue se trouve avoir augmenté de prix à l'époque de l'éviction, indépendamment même du fait de l'acquéreur, le vendeur est tenu de lui payer ce qu'elle vaut au-dessus du prix de la vente (3). Cette prestation lui incombe à titre de dommages et intérêts (4).

En outre, le vendeur est tenu de rembourser ou faire rembourser à l'acquéreur, par celui qui l'évince, toutes les réparations et améliorations utiles qu'il a faites à la chose (5). Quant aux autres dépenses, telles que celles qu'on appelle voluptuaires ou d'agrément, il faut distinguer : si le vendeur a été de bonne foi, il ne les doit pas ; mais si c'est sciemment qu'il a vendu une chose sujette à éviction, le remboursement de ces dépenses tombe encore à sa charge (6).

Enfin, si l'éviction au lieu d'embrasser toute la chose ne porte que sur une partie, mais que cette partie soit de telle conséquence, relativement au tout, que l'acquéreur n'eût point acheté sans la partie dont il a été évincé, il peut faire résilier la vente (7).

(1) Art. 1631 C. Nap. — Pothier, Vente, n° 69.
(2) Art. 1632 C. Nap.
(3) Art. 1633 C. Nap.
(4) Pothier, Vente, n° 133.
(5) Art. 1634 C. Nap.
(6) Ibid., art. 1635. — M. Troplong, De la vente, n° 508.
(7) Art. 1636 C. Nap.

540. Je passe maintenant au second objet de la garantie, c'est à dire à la garantie des défauts cachés de la chose ou de ses vices rédhibitoires.

Le vendeur, nous dit l'art. 1641 du Code Napoléon, est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise ou n'en aurait donné qu'un moindre prix s'il les eût connus.

Mais ces dispositions sont-elles applicables à la vente des navires? Il est surprenaut qu'on en ait douté. En tout cas ces doutes, soumis à la cour de Rennes, ont été très-nettement repoussés (1). La loi ne fait aucune distinction; et d'ailleurs il serait assez difficile d'expliquer pourquoi le vendeur d'un navire serait tenu moins étroitement que celui de tout autre meuble. Pour qu'il en fût ainsi, dit très-justement la cour de Rennes, il faudrait qu'une loi précise et formelle l'eût déclaré; or, loin qu'on puisse citer une loi pareille, c'est le contraire qu'on rencontre dans l'art. 1641 du Code Napoléon, dont la disposition embrasse par sa généralité tous les objets susceptibles de vente. J'ajouterai que la doctrine des anciens auteurs est conforme à cette décision. Stypmanus nous dit expressément: « Est « autem venditor emptori ad evictionem obligatus, id est, « præstare navim liberam, *et nullo vitio adfectam* (2). »

541. Quant aux vices qui sont susceptibles de donner ouverture à l'action rédhibitoire en matière de vente de navires, il me paraît bien difficile d'en présenter l'énumération. C'est aux magistrats qu'il appartient de les déterminer en prenant pour règle l'art. 1641 du Code Napoléon et l'intention des parties contractantes. Dirigé par des mains habiles, ce double flambeau suffit pour jeter la lumière sur les diverses situations que fait naître la pratique.

(1) Arrêt du 7 août 1813. (J. du Palais, t. 11, p. 615.)
(2) Jus marit., 4e part., ch. 9, n° 26.

Je rappellerai donc seulement ici que l'application de l'art. 1641 n'est pas limitée au cas où le vice porte sur l'objet principal de la vente, mais qu'il régit également l'hypothèse où ce sont les accessoires de la chose vendue qui en sont atteints. C'est un point de droit incontestable (1); à la condition pourtant que l'accessoire ait été vendu comme un corps certain et déterminé : « Sed hoc « ita, si certum corpus accessurum fuerit dictum (2). » Car il en serait autrement si la chose avait été vendue avec ses accessoires en général. Dans ce dernier cas, l'acheteur obligé de se contenter des accessoires qui existent, est tenu aussi de les accepter tels qu'ils sont (3). Telle serait, par exemple, la conséquence d'une vente portant sur un navire *muni de tous ses agrès, apparaux, ustensiles et autres accessoires*. Mais si, au contraire, ces objets divers sont détaillés dans un inventaire dressé pour la vente, les vices dont ils sont atteints engagent la responsabilité du vendeur : *Quia dixit certum corpus accessurum.*

542. Le moment est venu d'ajouter, avec l'art. 1641 du C. Nap., que plusieurs conditions sont nécessaires pour ouvrir à l'acheteur la voie du recours fondé sur les vices rédhibitoires.

Ainsi, il faut d'abord que les vices dont la chose est atteinte soient cachés. S'ils étaient apparents par leur nature (4), ou s'ils étaient devenus tels par la déclaration du vendeur (5), ou même par la connaissance personnelle de l'acheteur (6), il n'y aurait point lieu à garantie, parce

(1) Voet, ad Pand., tit. De ædil. edict., n° 4.

(2) L. 33, Dig., De ædil. edict.

(3) Ibid. — M. Troplong, Vente, n° 579.

(4) Art. 1642 C. Nap.

(5) Ulpien, l. 14, § 9, Dig., De ædil. edicto.— M. Troplong, De la vente, n° 560.

(6) « Sive *aliundè* cognoverit ante venditionem, rem vitio latente laborare. » (Voet, ad Pand., liv. 21, t. 1, n° 9.)

que l'acheteur a connu ce qu'il achetait : *volenti non fit injuria*. Au surplus, il importe peu que le vendeur lui-même les ait ou non ignorés. Cette circonstance, qui peut avoir de l'influence lorsqu'il s'agit de fixer l'étendue de la garantie (1), n'en a aucune sur le principe de son obligation (2). Ulpien en a donné la raison en ces termes : « *Neque enim interest emptoris cur fallatur, ignorantiâ venditoris, an calliditate* (3). »

Il faut, en outre, que les vices cachés aient une certaine gravité, car on n'aurait point d'égard à ces défectuosités légères qui se trouvent en toutes choses. C'est la remarque de Domat dans ce passage qui est presque devenu le texte de la loi : « Comme il n'est pas possible « de réprimer toutes les infidélités des vendeurs, et que « les inconvénients seraient trop grands de résoudre ou « troubler les ventes pour toutes sortes de défauts des « choses vendues, on ne considère que ceux qui les ren- « dent absolument inutiles à l'usage pour lequel elles sont « en commerce, ou qui diminuent tellement cet usage ou « le rendent si incommode que, s'ils avaient été connus à « l'acheteur, il n'aurait point acheté du tout ou n'aurait « acheté qu'à un moindre prix (4). »

Enfin, il faut que le vice de la chose soit antérieur à la vente : car s'il n'est survenu que depuis, il est au nombre des risques qui concernent exclusivement l'acheteur. « *Posteriores enim casus non venditoris, sed emptoris periculum expectant* (5). »

543. Au surplus, pour les vices rédhibitoires comme pour l'éviction proprement dite, il est évident que le ven-

(1) C. Nap., art. 1645 et 1646.

(2) Ibid., art. 1643.

(3) L. 1, § 2, Dig., De æd. edict.

(4) Du contr. de vente, tit. 2, sect. 11, nº 3. — Ulpien, l. 1, § 8, Dig., De œd. edict.

(5) L. 3, Cod., De œdil. action.

deur peut se décharger complétement de toute garantie. Nous venons de voir que cette exemption résultait déjà pour lui de la connaissance qu'il en donnait à l'acheteur (1) ; mais elle peut porter même sur ceux qui ne sont pas déclarés, au moyen d'une stipulation de non garantie insérée dans le contrat, à la condition toutefois que le vice soit ignoré du vendeur (2); autrement sa stipulation serait entaché d'un dol qui la rendrait sans effet. « De « cætero venditorem, qui vitium scivit, non excusabit, « quod tempore venditionis generaliter pactus fuerit ac « protestatus, se rem vendere qualis est, nec de vitiis ejus « morbisve velle teneri ; eo quod generali illâ formulâ « callidè atque insidiosè obscurè locutus videtur (3). »

544. Remarquons, cependant, qu'il ne faudrait pas se porter trop facilement à voir dans le contrat des stipulations de cette nature; car elles supposent de la part de l'acheteur une renonciation à un droit fort utile dont l'abandon ne saurait se présumer. Il faudra donc exiger que la non garantie soit très-clairement convenue. Je crois devoir insister sur cette observation, parce qu'elle me semble avoir été plusieurs fois perdue de vue dans la pratique.

Ainsi, il arrive fréquemment dans les ventes de navires que les parties conviennent de faire visiter le bâtiment par des experts et de s'en rapporter à eux quant à son état. Or, on s'est demandé quelle devait être l'influence de cette expertise préalable et conventionnelle, quant à la garantie des vices non aperçus par les experts et découverts après la livraison.

La cour de Rennes saisie de la question a pensé qu'il fallait voir dans cette expertise l'affranchissement pour le

(1) Suprà, n° 542.
(2) Art. 1643 C. Nap.
(3) Voet, ad Pand., l. 21, t. 1, n° 10.

vendeur de la garantie ultérieure de la chose (1). Mais je crois, avec MM. Delamarre et Lepoitvin (2), qu'il faut rejeter cette solution. En définitive, cette expertise n'a pas d'autre caractère légal que la visite que feraient les parties elles-mêmes avant de conclure, avec cette seule différence qu'elles prennent un auxiliaire qu'elles considèrent comme plus éclairé qu'elles. Pourtant, s'il arrive qu'on n'ait pas tout vu et qu'un vice grave reste inaperçu, cette précaution devra-t-elle tourner contre l'acheteur? Evidemment non. Le soin même qu'il prend pour bien connaître l'état réel du navire prouve combien il est peu disposé à renoncer à la garantie de son vendeur.

545. Voici encore un cas dans lequel le vendeur me paraît avoir été exonéré de la garantie avec trop de facilité. Il est rapporté par MM. Delamarre et Lepoitvin (3).

Un bâtiment avait été vendu sans garantie des nombre, quantité, nature ou qualité du navire ou de ses dépendances, mais sur un inventaire portant qu'il était cloué et chevillé en cuivre. Après la vente, l'acquéreur reconnut que la majeure partie des clous et chevilles étaient en fer, chose difficile à constater sans démolir partie du navire. Néanmoins, la vente fut maintenue à raison de la bonne foi du vendeur.

Cette décision, selon moi, ne doit pas être approuvée. Elle repose sur une confusion entre le vice caché qui affecte la chose, vice dont le vendeur peut s'exonérer quand la bonne foi vient se joindre à la stipulation, et l'absence d'une qualité qu'il a promise. Qu'on y fasse bien attention : de ce qu'un navire est cloué et chevillé en fer, il ne s'ensuit pas qu'il soit affecté d'un vice rédhibitoire. Ainsi, lorsque je vous vends un bâtiment tel qu'il est,

(1) 7 août 1813. (J. du Palais, t. 11, p. 615.)
(2) Cont. de com., t. 4, n° 211.
(3) T. 4, n° 209, p. 363.

même avec garantie, et à plus forte raison si j'ai stipulé la non garantie, la circonstance qu'il est chevillé en fer, tandis que vous le supposiez à tort chevillé en cuivre, ne vous donnera pas le droit d'exercer l'action rédhibitoire. Ce n'est pas là un vice *re ipsâ*, comme disaient les docteurs.

Pourquoi donc en était-ce un dans l'espèce présente? C'est que le vendeur du navire l'avait vendu comme cloué et chevillé en cuivre. C'était une qualité positive qu'il avait expressément annoncée, en vue de laquelle on avait traité, et dont il devait par conséquent garantir la réalité. Or, ni la stipulation de non garantie, ni sa bonne foi ne pouvaient le relever de cette obligation; car nulle convention ne peut affranchir le vendeur de la garantie de ses propres promesses (1).

Telle est aussi l'opinion de MM. Delamarre et Lepoitvin pour l'hypothèse où l'inventaire dont il est question dans l'espèce qu'ils rapportent aurait été dressé entre le vendeur et celui qui lui avait transmis à lui-même la propriété du bâtiment. Mais ces auteurs pensent qu'il en devrait être autrement s'il s'agissait d'un inventaire dressé contradictoirement entre le vendeur et l'acheteur qui se plaint (2).

J'avoue ne pas très-bien saisir le fondement de cette distinction. Dans la seconde hypothèse, dit-on, l'acheteur a pu et dû vérifier par lui-même. D'un autre côté, le vendeur, se bornant à montrer ce qui est visible et n'affirmant rien de ce qui ne l'est pas, a pu valablement stipuler la non garantie de toute erreur qui leur serait commune (3). Je répondrai que cette argumentation serait possible si la convention faisait ces distinctions; mais elle me paraît inexacte lorsqu'on se trouve comme ici en présence d'un inventaire annonçant laconiquement que le navire vendu est de telle ou telle condition. On prétend limiter cette af-

(1) Art. 1628 C. Nap. — Suprà, n° 535.
(2) Loc. cit., n° 210, p. 363.
(3) P. 364.

firmation à ce qui est visible. Il me semble plus juste de l'appliquer à tout, car les parties n'ont pas distingué. Ce qui est vrai, c'est que le vendeur a conclu de ce qui était visible à ce qui ne l'était pas, et que sa conjecture s'est trouvée déjouée par la réalité. Mais cette conjecture, il en a fait la base d'une promesse qu'il doit tenir. On ajoute que le vendeur pouvait et devait vérifier lui-même. Je réponds que ce devoir était bien plus impérieux encore pour le vendeur qui déclarait les qualités de sa chose. En réalité, c'est lui qui s'est trompé; l'acheteur n'a fait qu'accepter son affirmation. Il a eu tort peut-être; mais entre celui qui croit trop facilement et celui qui affirme avec trop de témérité, les torts ne sont certainement pas égaux.

Au surplus, voyez où conduirait la distinction de MM. Delamarre et Lepoitvin. J'achète un navire sur un inventaire dressé entre mon vendeur et moi, portant que le bâtiment est chevillé en cuivre. Le lendemain, je revends ce même navire, sur le même inventaire. Puis mon acheteur s'aperçoit que le bâtiment est chevillé en fer. Là-dessus, action rédhibitoire. Vous croyez peut-être que cette action va remonter jusqu'à mon propre vendeur, c'est à dire qu'étant assigné, je vais pouvoir l'assigner moi-même pour avoir à répondre du vice découvert? Détrompez-vous. Moi, vendeur intermédiaire, je serai responsable, parce que j'ai vendu sur un inventaire antérieur, c'est à dire parce que j'ai, sur la foi d'autrui, promis au navire une qualité qu'il n'avait pas. Mais quant à mon propre vendeur, il n'a rien à craindre. Pourquoi? Parce qu'il m'a vendu sur un inventaire dressé entre nous, et dans lequel il a personnellement affirmé la qualité cachée qui manque à la chose vendue.

Je crois qu'il suffira de montrer un tel résultat pour faire rejeter la distinction proposée. Disons donc que dans les deux cas la raison de décider est la même, et qu'il faut se prononcer pour la responsabilité du vendeur.

546. Après avoir reconnu en principe le droit qui appartient à l'acheteur de réclamer la garantie de son vendeur à raison des vices qui affectent la chose, il nous reste à indiquer les moyens par lesquels ce droit peut être mis en mouvement.

Aux termes de l'art. 1644 du C. Nap., l'acheteur est armé de deux actions qu'il peut exercer à son choix. La première a pour but de demander la résolution de la vente et de contraindre le vendeur à reprendre sa chose et à restituer le prix qu'il a reçu. De là, le nom d'action rédhibitoire sous lequel elle est particulièrement connue : *Redhibere seu reddere* (1).

La seconde a pour objet de contraindre le vendeur à faire diminution sur le prix de ce qu'on estimera que la chose, par rapport au vice dont elle est atteinte, vaut de moins qu'elle n'a été vendue (2). Elle porte, dans le langage du droit, les noms d'action *estimatoire* ou *quanti minoris* (3) ou de *moins-value* (4). Toutes ces expressions sont synonymes. Elles signifient que l'acheteur procède alors pour ramener, par une estimation, la chose à sa valeur réelle ou à celle qu'elle eût eue pour lui s'il l'eût mieux connue (5).

Au reste, ces deux actions existent dans les mêmes cas et pour les mêmes causes. Les mêmes fins de non-recevoir peuvent les exclure (6). La seule différence qui existe entre elles, c'est que l'action rédhibitoire anéantit la vente pour le tout, tandis que l'estimatoire ne la brise qu'en

(1) L. 21, Dig., De ædilit. edict.

(2) Pothier, Cont. de vente, n° 233.

(3) L. 38, § 13 et 61, Dig., De ædilit. edict.

(4) M. Troplong, De la vente, n° 580.

(5) C'est l'explication de Cujas : « Dicitur quanti minoris vel « quanto minoris emisset emptor, videlicet si quid ita esse scis- « set; vel quanto ob id vitium ea res minoris, cum veniret, fue- « rit. » (Parat. in Dig., liv. 21, tit. 1. — T. 2, p. 28.)

(6) Pothier, Vente, n° 233.

partie (1). C'est à l'acheteur à voir laquelle est préférable pour ses intérêts. L'art. 1644, je le répète, le laisse maître du choix. Mais, soit qu'il procède par l'une ou par l'autre, il peut, en outre, demander des dommages et intérêts, si le vendeur connaissait les vices de la chose (2).

Je regarderais comme superflu d'ajouter que ces actions sont aussi celles qui appartiennent à l'acheteur d'un navire affecté d'un vice rédhibitoire, si je ne voyais MM. Delamarre et Lepoitvin enseigner qu'il est admis en principe que l'art. 1644 du Code Napoléon ne s'applique pas aux navires qui n'ont pas encore navigué (3). Cette proposition me paraît inexacte par sa généralité. Il est possible que des circonstances de fait aient servi dans certains cas à tempérer l'application de l'art. 1644. Je crois même, pour ma part, que ce résultat est quelquefois légitime (4). Mais au point de vue des principes, c'est aller trop loin, selon moi, que de poser en thèse l'inapplicabilité de l'article 1644 à telle ou telle vente. La vérité est qu'il s'applique à toutes, parce qu'il ne distingue point.

547. Voici cependant, à ce sujet, une autre idée émise par les mêmes auteurs, et qui, sous un certain rapport, me paraît devoir être accueillie. Lorsque l'action de l'acheteur vient à s'exercer, il faut, selon MM. Delamarre et Lepoitvin, distinguer si le vice qui donne lieu à garantie est réparable ou non.

S'il est irrémédiable, ils accordent que l'acheteur peut procéder par la voie rédhibitoire ou la voie estimatoire. Mais il en est autrement si le défaut de la chose est de nature à être réparé promptement et efficacement. Dans ce cas, l'action qui appartient à l'acheteur n'est ni l'estima-

(1) Cujas, loc. cit.
(2) Art. 1645 et 1646 C. Nap.
(3) T. 4, n° 206.
(4) Infrà, n° 548.

toire ni la rédhibitoire; c'est une troisième action que les deux auteurs appellent *ad vitiosum reficiendum* (1), ce que l'on pourrait traduire en français par action *réparatoire*. MM. Delamarre et Lepoitvin appuient cette distinction sur un texte de Pomponius ainsi conçu : « Quod ita sanatum « est ut in pristinum statum restitueretur, perindè haben- « dum est quasi nunquam morbosum esset (2). »

548. Ce moyen terme me paraît équitable et acceptable, mais avec certaines modifications.

Ainsi, d'abord, je ne crois pas qu'il soit exact de dire que ce soit à l'acheteur qu'appartient l'action réparatoire. Pour lui, en effet, son droit est écrit dans l'art. 1644 du Code Napoléon, et je n'y vois rien autre chose que l'action rédhibitoire et l'action estimatoire. Qu'il les exerce s'il le juge convenable, il en est le maître; mais je ne pense pas qu'il soit fondé à contraindre directement son vendeur à réparer le vice dont la chose est atteinte. Celui-ci peut avoir de bonnes raisons pour préférer la résolution de la vente ou une diminution de prix à une entreprise de réparations dans le résultat desquelles il n'aurait pas de confiance. C'est à lui, en définitive, à peser les conséquences légales de la situation dans laquelle il se trouve; et elles sont assez rigoureuses déjà pour qu'il ne soit pas permis de lui en imposer d'autres qui peuvent l'engager plus loin qu'il ne voudrait, et que la loi d'ailleurs n'a point formellement autorisées.

Mais si la voie réparatoire n'appartient pas à l'acheteur à titre d'action directe, c'est au vendeur qu'il me paraîtrait juste de l'accorder à titre d'exception, en réponse à l'action rédhibitoire ou estimatoire dirigée contre lui. L'acheteur pourra-t-il se plaindre qu'on énerve ainsi dans sa main les actions que la loi y a mises? Non; car, avant tout, l'in-

(1) Cont. de Comm., t. 4, n° 205 et suiv.
(2) L. 16, Dig., De ædilit. edict.

térêt est la mesure des actions. Or, lorsque le vice qui fait naître la discussion est facilement réparable et que le vendeur offre de le réparer, sur quel intérêt appréciable l'acheteur fonderait-il l'exercice de son action? C'est pourquoi j'admettrai volontiers que cette circonstance puisse permettre de suspendre momentanément l'application rigoureuse de l'art. 1644 du Code Napoléon.

549. J'ajouterai toutefois que, dans ma pensée, cette exception ne devrait être acceptée qu'avec une extrême circonspection. C'est seulement lorsque le vice de la chose sera susceptible d'une réparation prompte et certaine que les magistrats devront se prêter à l'accueillir. Il ne faut jamais oublier, en effet, que le droit écrit dans l'art. 1644 en faveur de l'acheteur est absolu, et que pour l'écarter il faut faire disparaître tout l'intérêt qu'il peut avoir à l'exercer. Or, cet intérêt subsiste évidemment si la réparation exige quelque délai. Je vous indemniserai, dites-vous, du dommage que vous causera ce retard; mais c'est un navire qu'il me faut et non de l'argent. Surtout en ces matières, les dommages et intérêts, si largement qu'on les évalue, ne compensent pas toujours le préjudice réel. C'est un navire que j'ai acheté et que vous m'avez vendu; et, comme il est impropre à l'usage que j'en veux faire, je ne peux pas être obligé d'attendre que vous ayiez fait disparaître le vice qui m'eût empêché de l'acheter s'il m'eût été connu.

Ces réflexions, d'ailleurs, me paraissent conformes à la pensée de Pomponius, sur laquelle les deux auteurs modernes ont appuyé leur doctrine; car ce jurisconsulte a dit aussi : « Non tantum ad perpetuos morbos, *verum ad temporarios quoque* hoc edictum pertinere (1). » C'est à dire qu'il ne suffit pas que le vice soit temporaire ou réparable pour écarter l'action de l'acheteur, mais qu'il faut que la réparation ne lui soit aucunement préjudiciable.

(1) Cité par Ulpien, l. 6, Dig., De ædil. edict.

550. Le Code Napoléon n'a point fixé le temps pendant lequel l'action qui résulte des vices rédhibitoires pourrait être utilement intentée. Il se borne à exiger qu'elle le soit dans un *bref délai* (1). C'est pourquoi l'acheteur n'a aucune déchéance à craindre toutes les fois qu'il prouvera avoir agi aussi promptement qu'il l'a pu.

Mais à dater de quel moment court ce délai ? Est-ce du jour de la vente ou du jour où le vice a été découvert ?

La première opinion est la plus généralement suivie dans le droit commun et paraît la plus plausible (2). C'est donc cette solution qui devrait, en principe, être appliquée. Toutefois, lorsqu'il s'agit de navires, le délai pourrait aussi ne courir que du jour où le vice a été connu de l'acheteur, ce qui est un troisième point de vue dont on n'avait point à s'occuper pour les objets ordinaires. La raison en est que souvent le vice ne peut être découvert que lorsque le bâtiment a pris la mer et qu'alors l'acheteur n'en peut être averti qu'après le retour (3). En pareil cas, faire courir le délai du jour de la vente serait nier indirectement l'action rédhibitoire.

Pourtant il ne faut pas se dissimuler non plus que cette latitude donnée à l'acheteur peut cacher un écueil sérieux. Il sera peut-être assez difficile parfois de reconnaître si le vice dont il se plaint ne résulte pas de la navigation même que le navire vient d'accomplir. Au surplus, dans le doute, il est évident que l'acheteur devra succomber, puisque c'est à lui à prouver que le vice est antérieur à la vente.

551. En parlant comme je viens de le faire d'une action rédhibitoire intentée après le voyage du navire, on voit que je me prononce implicitement sur une fin de non-recevoir qu'on a quelquefois pensé à opposer à l'acheteur. On sait,

(1) Art. 1648.
(2) M. Troplong, Vente, n° 587.
(3) MM. Delamarre et Lepoitvin, t. 4, n° 212.

en effet, qu'avant de prendre charge, le navire est soumis à une visite officielle (1). Or, le fait seul de son voyage indique que cette visite lui a été favorable; et l'on s'est demandé s'il n'y avait pas là une présomption de bon état suffisante pour mettre le vendeur à l'abri de toute recherche.

La négative me paraît certaine. Au point de vue du fait, il est incontestable que la visite sera toujours un préjugé en faveur de l'acheteur ; mais, en principe, il ne faut pas y voir une fin de non-recevoir. De ce que les experts visiteurs n'ont pas vu, on peut en conclure que le vice était caché, mais non qu'il n'existait pas ; et si son existence antérieure à la vente est prouvée, il ne serait pas juste d'écarter l'acheteur par une exception fondée sur ce que les experts visiteurs ne l'ont point aperçu.

552. Une difficulté plus sérieuse est celle qui pourra se présenter si, le vice rédhibitoire étant constant, le navire a péri pendant la navigation commencée immédiatement après la vente.

Légalement, on sait que la question est résolue par l'article 1647 du Code Napoléon : « Si la chose qui avait des « vices *a péri par suite de sa mauvaise qualité*, la perte est « pour le vendeur, qui sera tenu envers l'acheteur à la « restitution du prix et autres dédommagements expliqués « dans les deux articles précédents. Mais la perte arrivée « *par cas fortuit* sera pour le compte de l'acheteur. » En droit, par conséquent, le problème serait vite résolu. Si la perte provient du vice, pour le vendeur le préjudice ; si elle provient du cas fortuit, c'est l'acheteur qui la supportera. Aussi bien, pourquoi l'indemniserait-on d'une défectuosité qui ne lui a causé aucun dommage?

Mais, en fait, combien ce sera une chose épineuse dans une foule de circonstances que de décider si le vice préexis-

(1) C. com., art. 225.

tant a causé la perte ou s'il y a été étranger ! Nous sommes ici en présence d'un élément dont les violences n'ont pas besoin d'aide quand elles se déchaînent; c'est pourquoi le vice par lui-même n'est pas toujours suffisant pour justifier le sinistre éprouvé. D'un autre côté, il n'est pas moins certain qu'un navire bien conditionné offre à la mer une résistance qu'elle ne trouve pas dans un bâtiment dont la solidité est diminuée par un vice rédhibitoire. On comprend qu'il est impossible de formuler une règle absolue à cet égard : il faut s'en remettre à la perspicacité du juge. Il appellera les faits à son aide; il consultera la nature du vice et les circonstances du sinistre ; et sa raison éclairée saura triompher de ces perplexités.

553. Après avoir traité de la vente considérée dans son objet, dans sa forme et dans ses effets, il me resterait encore à l'envisager au point de vue des conditions dont elle est susceptible. Mais à ce sujet le droit maritime ne me paraît présenter aucune particularité notable. Je me bornerai donc à dire que la vente d'un navire est accessible à toutes les conditions des ventes ordinaires. Elle peut être pure et simple ou conditionnelle ; soumise à une condition résolutoire ou à une condition suspensive (1). En un mot, pourvu qu'elle sache se maintenir dans les limites que lui commande le respect dû aux bonnes mœurs et à l'ordre public, la volonté des parties est souveraine et doit être respectée.

554. Passons maintenant à une autre manière d'acquérir la propriété des navires.

On devient propriétaire d'un navire, non-seulement en l'achetant lorsqu'il est construit ou en cours de construc-

(1) Jugé en ce sens que la clause *vue en sus* est valable en matière de vente de navires et qu'elle a pour effet de ne rendre la vente définitive à l'égard de l'acheteur que lorsqu'il a vu et agréé le bâtiment. (Jug. du trib. de comm. de Marseille du 2 mars 1846. — Rec. Mars., 25. 1. 270.)

tion, mais encore en le faisant construire soi-même : c'est à dire par le contrat de construction, dont nous aurons dans un instant à étudier les combinaisons diverses, la nature et les effets.

Mais avant tout je ferai remarquer que ce contrat peut être envisagé sous un double aspect.

D'abord, il peut être considéré sous le rapport du lien qu'il établit entre les différentes parties qui se réunissent pour y stipuler la construction d'un navire qui deviendra leur propriété commune. Ce point de vue soulève plusieurs difficultés intéressantes dont l'ancien droit maritime s'était occupé avec détail (1). Toutefois, le moment ne me paraît point venu de les traiter. Elles me semblent se rattacher plus convenablement à l'explication de l'article 220 de notre Code, sous lequel doivent se grouper toutes les conséquences qui dérivent la copropriété des navires.

Le second aspect que présente le contrat de construction consiste dans les obligations réciproques et les effets qu'il engendre entre celui ou ceux qui veulent faire construire le bâtiment et celui qui se charge de cette construction. C'est à ce dernier point de vue, le seul qui ait une relation directe avec la translation de propriété du navire, que se rapportent les observations qui vont suivre.

555. Il y a deux manières de faire construire un navire. L'une est connue dans l'usage sous le nom de construction *par économie;* l'autre est désignée par des dénominations diverses, qui sont toutes à peu près synonymes, savoir : la construction *à forfait*, la construction *pour compte*, ou enfin la construction *à l'entreprise.*

On fait construire par économie, lorsqu'on fait construire le navire sous ses ordres et sous sa propre direction. Celui qui fait construire ainsi traite alors directement avec

(1) Voy. not. Consulat de la Mer, ch. II (47) et suiv. L. marit., t. 2, p. 50. — Wedderkop, Introd. in jus naut., liv. 3, tit. 1.

les ouvriers qu'il conduit, et avec les fournisseurs de matériaux. A ceux-ci, il achète leurs marchandises; à ceux-là, il loue leur industrie et leurs services. Dans le premier cas, ces relations sont gouvernées par les règles de la vente; dans le second, par celles du louage.

Au reste, on peut dire que ce genre de construction, le seul à peu près qui fût employé autrefois en France (1), n'est plus aujourd'hui dans les habitudes du commerce. La construction des navires exige maintenant des connaissances techniques et une expérience pratique qu'ordinairement les négociants et armateurs ne possèdent pas. Aussi, dès longtemps, ont-ils trouvé *plus sûr et plus commode* (2) de faire construire à forfait. A l'exception des réparations qui se font parfois ainsi, les seuls constructeurs par économie que l'on rencontre encore sont des constructeurs de profession qui construisent, sans commande antérieure, des navires qu'ils vendent lorsqu'ils sont achevés. Encore est-il vrai de dire que ce cas lui-même est assez rare; car un navire est une œuvre si coûteuse (3), que sa construction exige presque toujours l'alliance préalable des capitaux du négociant avec l'art du constructeur.

556. Quoi qu'il en soit, on aperçoit que dans ce genre de construction il ne peut exister aucun doute sur la question de savoir à qui appartient la propriété du bâtiment. Elle appartient certainement au constructeur dès le

(1) V. préamb. de la déclaration du 17 mai 1747, suprà, t. 1, p. 238 à la note. — Je dis en France, car plusieurs documents de l'ancien droit maritime nous révèlent que, dans quelques pays de l'Europe, le marché de construction à forfait était pratiqué. V. Consulat de la Mer, ch. IX (54). L. marit., t. 2, p. 59. — Loccenius, De jure marit., liv. 1, ch. 2, nº 4.— Wedderkop, ubi suprà.

(2) Préamb. de la déclar. de 1747.

(3) Sumptuosissima est navium structura, remarquait déjà Heineccius (de navib. ob vect., ch. 2, § 1), et la chose n'a fait qu'augmenter depuis.

premier jour de la mise sur le chantier, et ne cesse pas un moment d'être sienne. C'est pourquoi il court aussi tous les risques.

De même, il est évident que l'ouvrier n'ayant pas la direction des travaux n'est pas non plus responsable des vices de construction. Chacun ne répond que de ce qu'il fait ou doit faire. Or, lorsque l'ouvrier n'a pas ce que les jurisconsultes romains appelaient l'*universitas consummationis;* lorsqu'il a contracté *ut arbitrio domini opus efficeretur*, il est clair que la responsabilité de l'œuvre ne peut porter sur lui. « Tum enim nihil conductor præstare do-« mino de bonitate operis videtur (1). »

C'est le principe qui paraît avoir décidé la cour de Rouen lorsqu'elle a jugé, par arrêt du 19 janvier 1841, que le constructeur qui ne s'est pas chargé à forfait de toutes les réparations à faire à un bâtiment, mais qui a seulement exécuté certaines réparations sous la surveillance et d'après les indications du propriétaire, n'est pas responsable de la non réparation d'un vice qui ne lui a pas été signalé (2).

557. Venons à la construction à forfait.

On sait qu'on appelle ainsi le marché par lequel un constructeur se charge de construire un navire dans des conditions arrêtées, pour le compte d'un armateur, et moyennant un prix ferme que celui-ci s'engage à payer.

Voilà le genre. Mais il y a deux espèces de constructions à forfait, selon le contingent que doit apporter chacune des parties à la chose qu'il s'agit de créer. Ainsi, tantôt le négociant qui fait construire fournit les matériaux, et le constructeur sa seule industrie; tantôt ce dernier fournit à la fois la matière et la main-d'œuvre.

Ce sont là deux situations fort distinctes. Ce qui les rap-

(1) L. 51, § 1, Dig., Locati cond.
(2) Rec. de Rouen 1841, p. 25.

proche et permet de les considérer comme deux variétés de la construction à forfait, c'est que, dans les deux cas, le concours du constructeur est rétribué par un prix ferme et présente tous les caractères de l'entreprise; mais il n'en existe pas moins entre elles des différences saillantes, soit quant à la nature du contrat, soit quant à ses effets, sous le double rapport de la propriété de la chose et de la responsabilité des risques auxquelles elle peut être exposée. C'est pourquoi nous en traiterons séparément.

558. Voyons d'abord la première hypothèse, dans laquelle le négociant fournit les matériaux et le constructeur son industrie.

Quelle est la nature de ce contrat? C'est évidemment un louage d'industrie (1). Peu importerait, d'ailleurs, que le constructeur fît lui-même quelques fournitures nécessitées par son travail. Cette circonstance ne changerait pas la nature de la convention. Il est de règle, à cet égard, que le véritable fournisseur de la matière est celui qui en fournit la majeure partie (2), et nous supposons ici que c'est celui qui fait construire.

Par suite, la propriété du navire construit lui appartient *ab initio*, car ce navire n'est autre que sa chose façonnée; ce sont ses matériaux assemblés de manière à former un bâtiment de mer. Ceci non plus ne peut faire aucun doute (3). Il n'y aurait pas même à distinguer si le prix du travail est ou non supérieur à la valeur des matériaux, comme dans le cas de l'article 571 du Code Napoléon ; car on sait que cet article est fait pour l'hypothèse où les matériaux ont été employés à l'insu du propriétaire, tandis qu'ici ils l'ont été en vertu d'une convention qui maintient en sa faveur la prérogative de la propriété. Dès lors les créanciers de l'entrepreneur n'ont aucun droit à prétendre sur le bâti-

(1) L. 2, § 1, Dig., Locati cond.— M. Troplong, Louage, n° 963.
(2) Pothier, Louage, n° 394.
(3) Ibid., n° 433.

ment, à l'exception toutefois des ouvriers qui y ont travaillé, s'ils ont ignoré le forfait (1).

559. La conséquence rigoureuse de ce point de droit serait que tous les risques de la chose, autres que ceux provenant de la faute de l'entrepreneur, fussent à la charge de celui qui fait construire ; car, ainsi que je l'ai déjà rappelé, les risques suivent toujours la propriété (2). Mais ici les art. 1789 et 1790 du Code Napoléon font fléchir la règle générale en imposant à l'ouvrier la perte de son salaire, lorsque le sinistre qui fait périr la chose arrive avant qu'elle soit terminée ou que le maître soit en demeure de la vérifier. Disposition peu logique, mais pourtant facile à comprendre. Je dis qu'elle est peu logique, quoiqu'on ait essayé de la justifier au point de vue des principes (3) ; car il paraît difficile d'admettre que le maître soit propriétaire de la chose transformée par l'industrie de l'ouvrier et que ce dernier conserve en même temps la propriété du travail qu'il a appliqué à cette chose. Néanmoins, on conçoit comment le législateur, placé en présence d'un désastre produit par la force majeure ou le cas fortuit, s'est trouvé amené à en partager le fardeau. C'est de l'équité, plutôt que de la logique.

560. De ce que le contrat qui nous occupe est un louage, on est conduit à se demander si le constructeur peut, après la réception du navire, être déclaré responsable des vices de construction ou de mal façon. Le doute naîtrait, à cet égard, de l'art. 1790 du Code Napoléon, d'après lequel l'ouvrier qui ne fournit point la matière est déchargé de toute responsabilité par la réception (4).

Mais il faut dire que cette règle est faite seulement pour

(1) Suprà, t. 1, nos 166 et 173. — J'explique infrà, n° 572, les causes de cette situation particulière faite aux ouvriers.

(2) Suprà, n° 501.

(3) M. Troplong, Louage, n° 977.

(4) M. Troplong, Louage, n° 991.

les menus travaux qu'un simple examen permet de vérifier sérieusement. Le législateur lui-même l'a ainsi compris, puisqu'il a maintenu sur les entrepreneurs et architectes la responsabilité des édifices qu'ils ont construits pendant dix ans après la réception (1). Or, le navire aussi est un édifice, et des plus compliqués. Les auteurs donnent le nom d'architecte à celui qui le construit (2). Je n'entends pas inférer de là, sans doute, que sa responsabilité doive en tout être réglée par l'art. 1791 qui paraît avoir été fait particulièrement en vue des immeubles. Le délai de dix ans surtout présenterait trop d'étendue (3). Mais je crois que l'identité de raison permet d'emprunter à cet article le principe dont il est l'expression, et surtout d'écarter l'autorité de l'art. 1790. Il faut souvent l'épreuve de la mer pour qu'un navire révèle ses imperfections. La responsabilité du constructeur serait illusoire si la réception du navire suffisait pour la faire évanouir (4).

561. J'arrive maintenant au marché par lequel le constructeur est chargé de fournir à la fois les matériaux et son industrie.

Dans cette hypothèse, on est moins d'accord sur la nature du contrat. Est-ce un louage? est-ce une vente? N'est-ce pas plutôt les deux ensemble? La question est importante et mérite un sérieux examen.

On remarque, au surplus, que cette difficulté n'est pas exclusivement propre au droit maritime. Elle règne depuis longtemps dans le droit civil où elle a soulevé de grandes discussions. C'était, en effet, dès le droit romain, un point fort controversé que celui de savoir s'il y avait vente ou louage, ou à la fois louage et vente, dans le con-

(1) Art. 1791 C. Nap.

(2) Stypmanus, Jus marit., 3e part., ch. 2, nº 34. — Wedderkop, Introd. in jus naut., p. 51.

(3) Suprà, nº 550.

(4) Junge, infrà, nº 588

trat par lequel Titius convenait avec un joaillier que ce dernier lui ferait des bijoux avec de l'or qu'il fournirait (1). Le jurisconsulte Cassius voyait là deux contrats : vente de la matière et louage d'industrie (2). Mais Gaius (3), Sabinus (4), Pomponius (5) et Javolenus (6) étaient d'avis contraire. Ils ne voulaient y voir qu'un seul contrat de vente ; et ce sentiment fut définitivement consacré par Justinien : « *Sed placet unum esse negotium et magis emptio-* « *nem et venditionem esse* (7). »

Cette doctrine passa du droit romain dans notre ancienne jurisprudence où elle fut accueillie sans contradiction aucune (8). Mais de nos jours elle a soulevé de nouveau une grave discussion à propos des articles 1711 et 1787 du Code Napoléon, qui s'occupent précisément des marchés dans lesquels l'ouvrier travaille sur sa propre chose. MM. Duranton (9) et Duvergier (10) veulent que ce soit un louage ; et il faut convenir que la loi elle-même leur fournit un argument au moins spécieux, en traitant de cette convention sous le titre du louage (11). Cependant M. Troplong a

(1) Instit., liv. 3, tit. 24, § 4. — Dig., liv. 19, tit. 2, l. 2, § 1.

(2) Institutes, loc. cit.

(3) L. 2, § 1, Dig., Locati conducti.

(4) L. 20, Dig., De contrahenda emptiono.

(5) Ibid.

(6) Ibid., l. 65.

(7) L. 2, § 1, Dig., Locati cond. — Junge, M. Troplong, Du louage, n° 963.

(8) Pothier, Louage, n° 394.

(9) T. 17, n° 250.

(10) Du louage, t. 2, n° 334.

(11) Je dis que cet argument de rubrique n'est que spécieux, et une simple observation suffira, je crois, pour le montrer. C'est que, dans le droit romain et dans les ouvrages des jurisconsultes qui ont écrit sur notre ancienne jurisprudence, la question, quoique formellement résolue dans le sens de la vente, était cependant traitée à propos du contrat de louage. (Voy. Inst., liv. 3, tit. 24, § 4 ; Dig., liv. 19, tit 2, l. 2, § 1 ; Pothier, Du louage, n° 394.) Il n'y a donc rien à conclure sur la nature du contrat de la place qu'il occupe.

démontré par une série de preuves irrésistibles que l'intention bien formelle du législateur avait été de maintenir à ce contrat le caractère de vente qu'il avait dans le droit romain et dans notre ancienne jurisprudence (1). Je n'hésite pas, quant à moi, à adopter cette opinion. Je me propose d'ailleurs de démontrer qu'elle peut invoquer en sa faveur, non-seulement la consécration du temps et de la tradition, mais, ce qui est plus recommandable encore, l'appui des principes les plus certains du droit.

562. Il me semble, en effet, que si l'on veut se donner la peine d'examiner la question sans prévention, il est facile de la résoudre avec le secours des moyens ordinaires de l'interprétation. C'est ce que je vais essayer de faire.

Je commence par reconnaître avec Cassius qu'en réalité la convention que nous appelons ici marché à forfait contient deux contrats : dans l'un, l'armateur stipule et le constructeur promet que le navire sera construit par les soins de ce dernier; dans l'autre, il est convenu que le constructeur achètera les matériaux nécessaires pour remplir son obligation et les transmettra ensuite, transformés par son travail, à l'armateur qui lui payera le prix fixé. Le premier contrat est un louage; le second, une vente.

J'admets ce premier point comme incontestable. Mais ce qui ne l'est pas moins, c'est qu'en même temps ces deux contrats ont été marqués du sceau de l'unité. La volonté des parties les a enchaînés dans une convention unique, non comme des contrats isolés, mais comme les différentes parties d'un ensemble indissoluble : *Placet unum esse negotium.* J'en trouve une preuve irrécusable dans l'unité de prix. Car, pour qu'il y ait vente, il faut un prix (2); pour qu'il y ait louage, il faut un prix (3); pour qu'il y ait les deux en-

(1) Cont. de louage, nos 963, 965 et suiv.
(2) Art. 1591 C. Nap.
(3) Art. 1709 C. Nap.

semble, il faudrait deux prix; et, puisque nous n'en trouvons qu'un seul, c'est qu'on n'a voulu former qu'un seul contrat.

Or, qui doit l'emporter des rigueurs de l'analyse ou de la volonté des contractants? Je dis que cette volonté créatrice est ici la loi souveraine. Le droit, qui doit être avant tout son interprète fidèle, manquerait à sa mission suprême, s'il voulait voir deux contrats dans le faisceau formé pour n'en constituer qu'un seul. Il faut qu'il se plie à cette fiction conventionnelle qui ne blesse en rien l'ordre public, et c'est au surplus ce qu'il a toujours fait. Ecoutons Dumoulin : « *Plures contractus per se distincti, si tamen* « *correspectivè mutuâque contemplatione facti sunt, pro* « *uno habentur* (1). » Je puis donc concéder à Cassius qu'en fait il y a deux contrats; mais, en droit, il n'y en a qu'un : *Pro uno habentur.*

Ceci posé, comment arrivera-t-on à déterminer la nature de cette convention mixte, formée de la confusion de deux contrats distincts? Il n'y a qu'un moyen de le faire : c'est d'en rechercher le caractère prépondérant. Car c'est cette partie dominante qui en forme la véritable substance; c'est cette *maîtresse pièce*, comme dirait Montaigne, qui doit lui donner son nom, sa nature et ses effets. *Ex eo quod præponderat, totus contractus judicatur* (2).

Enfin, comment découvrir cette partie dominante du contrat? C'est encore Dumoulin qui nous l'apprendra, en nous disant qu'il faut s'attacher à l'intention des parties, et voir le but principal qu'elles ont voulu atteindre : *A principali fine et intentione determinatur* (3).

Voilà les règles certaines et incontestables en cette matière. Passons à l'application.

On demande quelle est la nature du marché à for-

(1) De public. resig., règle 34, nº 168. — Cout. de Paris, § 78, glose 1re, nº 57.

(2) Dumoulin, Cout. de Paris, tit. 1, Des fiefs, § 51, nº 10.

(3) Ibid., tit. 1er, § 20, glose 5, nº 41.

fait? Je cherche ce qui surtout y domine et je réponds que c'est une vente, car c'est là surtout ce qu'on s'est proposé : *Quia hoc præcipuè intendebatur* (1). En effet, que voulait l'armateur? Un navire. Qu'a promis le constructeur? Un navire. Si ce navire avait été là, tout prêt, sur le chantier, que serait-il intervenu? Un contrat de vente pur et simple. Eh bien! c'est le même résultat qu'on a poursuivi. Le constructeur a voulu vendre un navire, et l'armateur l'acheter. Voilà l'idée commune et le but fondamental : *finalis et potissima intentio* (2). La forme particulière de la convention n'a été qu'un moyen d'y parvenir.

563. Veut-on savoir maintenant ce que deviendront les autres parties du contrat? La réponse est facile. Le rôle principal leur étant enlevé, elles sont nécessairement réduites à un rôle accessoire. Elles deviennent des modalités de la vente, des conditions qui l'affectent. *Unius ejusdemque contractûs capita singula alia aliis inesse videntur per modum conditionis* (3). C'est à dire que nous nous trouvons en présence d'une vente sous conditions.

Quelles conditions? Analysons le contrat. Pris isolément ses éléments sont au nombre de trois, savoir : 1° l'obligation par le constructeur de faire le navire; 2° le délai dans lequel cette obligation devra être remplie; 3° l'obligation d'en transférer la propriété à l'armateur.

Or, de ces trois éléments, il en est un, nous venons de le voir, qui absorbe et domine les autres : c'est le dernier, qui constitue le contrat de vente.

Quand au second, il est évident que ce n'est pas une condition. Il n'y a là, en effet, aucun événement futur et incertain duquel dépende le sort de la vente (4). C'est sim-

(1) Dumoulin, loc. cit.
(2) Dumoulin, loc. cit., tit. 1er, § 51, n° 10.
(3) Grotius, De jure belli ac pacis, liv. 3, ch. 19, n° 14.
(4) Code Napoléon, art. 1168.

plement un terme qui ne suspend point l'engagement, et qui en retarde seulement l'exécution (1).

Reste donc uniquement, comme condition de la vente, la construction du navire à laquelle s'est obligé le constructeur. C'est un événement futur, car le navire n'existe pas; incertain, car il est possible qu'il n'existe jamais; enfin, l'obligation principale, c'est à dire la vente, en dépend réellement, car tant que le navire n'existera pas il sera impossible d'en transférer la propriété. D'où suit, en dernière analyse, que le marché à forfait ayant pour objet la construction d'un navire, et dans lequel le constructeur fournit à la fois le travail et la matière, n'est rien autre chose qu'une vente de ce navire subordonnée à la condition suspensive qu'il l'aura préalablement construit d'après les bases fixées par la convention. Voilà, je l'avoue, ce qui me paraît résulter avec évidence de l'étude de ce contrat, éclairée par les principes du droit et l'intention des parties qui l'ont formé.

564. En partant de là, nous n'éprouverons aucune difficulté à résoudre la question de savoir à qui appartient le navire pendant le cours de sa construction, non plus qu'à préciser le moment où la propriété en est acquise à celui qui le fait construire.

Et d'abord, pendant la construction, il est certain qu'il appartient au constructeur. La raison en est que les ventes conditionnelles n'acquièrent leur entière perfection (2) et ne transfèrent la propriété à l'acheteur que par l'accomplissement de la condition : *Non transfertur dominium ex contractu conditionali, nisi conditione existente* (3). Or, puisque dans notre hypothèse la vente est subordonnée à la condition que le navire sera construit, il est clair que

(1) C. Nap., art. 1185.
(2) M. Troplong, Vente, n° 54.
(3) Tiraqueau, Retr. lign., § 1, gl. 10, nos 47 et 48.

jusqu'à ce moment elle demeure imparfaite. Le lien de droit existe, mais ses effets sont suspendus; et tant qu'ils le seront, la propriété restera nécessairement assise sur la tête du constructeur.

C'est par application de cette règle que la cour de Paris a résolu l'espèce suivante. En mai 1855, Lefoulon, constructeur à Honfleur, s'était engagé à construire un navire pour la compagnie Lebreton, de Paris. Le prix était de 106,000 fr. payables par sixièmes, échelonnés sur le degré d'avancement des travaux. Le premier terme fut payé; mais la compagnie Lebreton tombée en faillite ne put acquitter les autres. En cet état, Lefoulon demanda à être autorisé à vendre le navire pour être payé par privilége de ce qui lui était dû. Mais le tribunal de commerce de la Seine lui répondit que le navire en construction dont il s'agissait étant resté sa propriété, il n'y avait pas lieu d'en ordonner la vente à son profit ni de lui en adjuger le prix par privilége; et sur l'appel, la cour de Paris, par arrêt du 20 décembre 1856, confirma sur ce chef la sentence du premier juge (1).

565. Ici, toutefois, je ne dois pas omettre d'appeler l'attention sur une nuance de fait qui a paru suffisante à de bons esprits pour faire dévier l'application du principe général que je viens d'indiquer.

Comme je le disais il n'y a qu'un instant, la construction d'un navire est une entreprise fort coûteuse, et très-souvent les constructeurs de profession ne pourraient la mener à fin sans le secours des capitaux de celui qui les a mis à l'œuvre. Pour tourner cette difficulté, on convient généralement, dans la pratique, que le prix promis au constructeur lui sera payé par fractions, au fur et à mesure des progrès de la construction. En conséquence, lorsque le constructeur annonce qu'il a exécuté ce qui était convenu

(1) Rec. du Havre 1857. 2. 9.

pour qu'il eût droit à l'une des fractions du prix, celui qui a commandé le travail s'assure de la réalité du fait par une vérification sommaire et le payement a lieu.

Dans ce cas, on s'est demandé si la vérification et le payement partiels qui ont lieu n'ont pas pour effet d'attribuer progressivement la propriété du bâtiment à celui qui l'a commandé, dans la proportion des payements par lui effectués et des travaux exécutés.

On vient de voir que la cour de Paris ne l'avait pas pensé dans l'espèce citée au numéro précédent; mais plusieurs fois la jurisprudence a consacré la solution contraire (1).

566. Voici comment on prétend justifier ce système.

L'article 1138 du C. Nap. déclare le créancier propriétaire du jour où on était obligé de livrer. Peu importe d'ailleurs que la tradition n'ait pas eu lieu : le créancier n'en est pas moins propriétaire. Son droit de propriété est entier au moment même où le débiteur est obligé, par son contrat, à faire la livraison.

A côté de ce principe général posé au titre des obligations, vient se placer l'art. 1791 du Code Nap., qui admet la vérification par parties et la présume faite pour toutes les parties payées, si on a payé par fractions en proportion de l'ouvrage fait. Or, qu'est-ce que cette vérification, sinon une réception des travaux accomplis soit à la pièce, soit à la mesure, soit par portions distinctes déterminées par le contrat. Qui dit vérification, dit droit de rejeter ou d'accepter; et si la vérification aboutit au payement et par conséquent à l'acceptation, la livraison est complète, elle est consommée. Or, comment une livraison complète, consommée, n'investirait-elle pas celui au profit duquel elle

(1) Aix, 7 déc. 1826. (Rec. de Mars., 8. 1. 65.) — Caen, 20 février 1827. (Rec. de Rouen et Caen, t. 7, p. 344.) — Jug. du tribunal civil de la Seine du 19 mars 1858. (Journal le *Droit* du 27 mars 1858.)

s'opère du droit de propriété, puisque l'obligation seule de livrer, sans tradition opérée, entraînerait déjà ce même droit. Il y a là un argument *à fortiori* qui est péremptoire (1).

567. Malgré l'habileté de ces raisonnements, je doute fort que la théorie à laquelle ils conduisent soit la vraie ; et il y en a, selon moi, une raison décisive : c'est que l'art. 1791 que l'on fait intervenir pour la justifier n'est point applicable à la construction des navires. Vérifions cette proposition.

« S'il s'agit, dit l'art. 1791, d'un ouvrage à plusieurs « pièces ou à la mesure, la vérification peut s'en faire par « parties... »

Qu'est-ce à dire? Suffit-il qu'un ouvrage donné à l'entreprise se compose de plusieurs pièces ou puisse s'évaluer à la mesure pour que l'ouvrier puisse exiger que la vérification s'en fasse partiellement et se décharge ainsi des risques à proportion de l'ouvrage fait ? Il me semble évident que non. Ainsi, par exemple, lorsqu'il s'agit de la construction d'un navire, on n'admettra jamais que le constructeur puisse dire : J'ai fini la coque, ou bien : J'ai fait tant de mètres de bordage, vérifiez et livrez-vous ; désormais les risques de ces parties terminées ne seront plus à ma charge.

Que faut-il donc pour que cet article reçoive son application ? Il faut que la convention ait elle-même envisagé l'ouvrage à faire comme un ouvrage en plusieurs pièces ou à la mesure : *ita conductum sit ut in pedes mensurasve præstetur* (2). Je comprends fort bien alors la livraison partielle, car chaque fraction terminée forme vraiment la chose convenue. Mais si, au contraire, elle a considéré l'ouvrage comme un tout, comme une œuvre d'ensemble, alors il

(1) Voyez dans le *Droit* du 27 mars 1858 les conclusions données sur la question par M. l'avocat impérial Pinard.

(2) L. 36, Dig., Locati cond.

importe peu que, dans son exécution, cet ouvrage puisse se décomposer en pièces ou en mesure. En droit, il n'y a rien de fait tant que tout n'est pas fait.

J'ose dire que cette interprétation de l'art. 1791 ne peut être l'objet d'aucun doute lorsqu'on se reporte à l'origine de cet article. On sait, en effet, que si le Code Napoléon l'a emprunté à Pothier (1), ce dernier lui-même l'avait extrait de la loi 33 au Digeste, tit. *Locati conducti*. Or, dans cette dernière loi, le jurisconsulte Florentinus ne se contente pas de parler des ouvrages à la pièce ou à la mesure; il complète l'antithèse en leur opposant les ouvrages entrepris *aversione*, c'est à dire en bloc et pour un prix unique (2); et dans ce dernier cas, il n'y a de vérification possible qu'autant que l'ouvrage est fini. C'est ce qui a fait dire très-justement à M. Troplong : « Lorsque le marché a été « fait *per aversionem*, il faut que l'ouvrage soit entièrement « fini pour être vérifié et reçu. C'est une condition indis- « pensable et dont la nature des choses indique suffisam- « ment la nécessité. Florentinus l'avait signalée. Elle « conserve tout son empire sous le Code civil (3). »

Ceci posé, il reste à examiner à quel point de vue les parties ont envisagé le navire qui devait être construit par l'une pour le compte de l'autre. Or, ici, leur intention est plus claire que le jour. Il est certain qu'elles n'ont pas traité pour la façon d'une coque, d'un gouvernail et d'un pont, mais en bloc et moyennant un prix unique, pour toutes ces parties dont la réunion constitue le navire. En un mot, elles ont fait un marché *per aversionem*. Donc, je le répète, elles ne sont pas placées dans l'hypothèse prévue par l'art. 1791.

(1) Louage, nº 436.

(2) « Dicimus aversione locare, *bailler à faire quelque chose en bloc ou en tasche*, id est totum uno pretio, quasi averso vultu. » (Mornac, sur la loi 37, Dig., Loc. cond., t. 1, p. 1126.)

(3) Louage, nº 988.

568. Cependant, objecte-t-on, il n'est pas douteux non plus que les parties sont convenues que le prix serait payé par fractions, à différents termes de la construction, et ceci rentre précisément dans le cas de l'art. 1791 qui ajoute : « La vérification est censée faite pour toutes les « parties payées, si le maître paye l'ouvrier *en proportion* « *de l'ouvrage fait.* »

Nouvelle erreur. Il ne faut pas isoler les deux parties de l'art. 1791; car la présomption établie dans la seconde partie n'a de valeur que dans l'hypothèse qui fait l'objet de la première, c'est à dire lorsqu'il s'agit d'un ouvrage à la pièce ou à la mesure. Mais lorsqu'il est question d'une entreprise faite *aversione*, les payements faits pendant la durée du travail n'ont pas la même portée. Ce sont simplement des avances qui n'impliquent ni vérification ni livraison. A la vérité, dans notre hypothèse, ces avances ont pour terme de payement différens degrés de la construction. Mais les phases du travail ne figurent point dans le marché comme un fractionnement conventionnel de la chose qui est à faire; elles n'y figurent que comme des échéances et pour fixer le moment où le constructeur pourra demander les à-comptes qui lui ont été promis. Et de même que les parties auraient pu fixer les termes de payement sur la durée du temps sans modifier en rien la nature de leur contrat (2), de même elles ont pu adopter comme base les progrès du travail sans cesser d'être liées par un contrat *per aversionem*. Ainsi, l'art. 1791 échappe à la théorie que je combats.

Que lui reste-t-il? L'art. 1138. Mais cet article seul est insuffisant pour la justifier. En effet, je reconnais que la seule obligation de livrer, lorsqu'elle est parfaite, suffit pour transférer la propriété; mais aussi pour que l'obli-

(1) MM. Delamarre et Lepoitvin, t. 4, p. 189.

(2) Voet., ad Pand., liv. 19, tit. 2, n° 37.

gation soit parfaite il faut que la chose qui en est l'objet existe. Or, puisqu'il n'y a de navire que lorsque la construction entière est achevée, il est certain que jusqu'au même moment l'obligation de le livrer n'a point atteint sa perfection. Donc, encore une fois, peu importe qu'il intervienne ou non des arrangements particuliers pour le payement du prix par fractions. Dans toutes les hypothèses, la solution doit être la même. La propriété reste sur la tête du constructeur tant que le navire n'est pas achevé. La cour de Paris en prenant ce principe pour base dans son arrêt du 20 décembre 1856, me paraît avoir consacré une vérité incontestable.

569. Les conséquences de ce point de droit sont fort importantes.

Ainsi le constructeur, puisqu'il est propriétaire du navire tant qu'il est en construction, peut valablement l'engager à la garantie de ses obligations. A la vérité, nous verrons dans un instant que la propriété du navire, lorsqu'elle passe à celui qui l'a commandé, doit lui appartenir rétroactivement à dater du marché de construction (1). Il en résulte que les affectations consenties par le constructeur ne sont que très-éphémères, puisque la règle *resoluto jure dantis resolvitur jus accipientis* vient promptement les faire évanouir. Néanmoins, dans ces limites restreintes, le droit de propriété que nous reconnaissons au constructeur peut lui être utile et rendre service aux entreprises de construction maritime, pour lesquelles le payement fractionnel et anticipé du prix convenu est souvent une mesure insuffisante.

J'en citerai pour exemple le fait qui se produisait dans l'espèce jugée par le tribunal civil de la Seine, dont j'ai déjà parlé (2).

(1) Infrà, nº 571.
(2) Suprà, nº 565.

Le gouvernement russe avait confié à la société générale du crédit maritime Collas et Ce, de Bordeaux, la construction de trois navires de guerre. Le prix convenu était de plusieurs millions. Il devait être payé par fractions, au fur et à mesure du travail. Trois termes avaient été payés dans ces conditions; le quatrième seul restait dû, mais il formait encore la somme considérable de deux millions.

En cet état, la maison Collas et Ce s'adresse à la banque de France et obtient une ouverture de crédit de 1,200,000 fr., pour sûreté de laquelle elle donne à la banque une double garantie, savoir : 1° sa créance sur le gouvernement russe; 2°, à titre de nantissement, les coques des navires entrepris pour le compte de ce gouvernement.

Or, était-il intéressant pour le constructeur de pouvoir engager ces navires en même temps qu'il cédait sa créance éventuelle? Incontestablement oui; car, de deux choses l'une : ou les bâtiments construits seraient acceptés par celui qui les avait commandés, ou ils ne le seraient pas. Dans le premier cas, la créance de deux millions deviendrait exigible et la cession produirait son effet; mais dans la seconde hypothèse, le gouvernement russe ne devrait rien, et alors il était avantageux de pouvoir offrir les navires eux-mêmes en garantie. La première condition pour trouver des prêteurs n'est-elle pas de les prémunir contre toutes les éventualités ?

570. La seconde conséquence du principe que durant la construction le bâtiment demeure la propriété du constructeur, c'est que les risques de la chose pèsent sur lui. Au surplus, l'art. 1788 du Code Napoléon contient, à cet égard, une disposition formelle : « Si, dans le cas où « l'ouvrier fournit la matière, la chose vient à périr de « quelque manière que ce soit avant d'être livrée, la perte « en est pour l'ouvrier, à moins que le maître ne fût en « demeure de recevoir la chose. »

Ces principes généraux d'ailleurs sont entièrement conformes aux traditions du droit maritime. Ecoutons Loccenius : « Si navis exstructio aversione locata sit, id est « totius pro diviso unâ mercede, *periculo conductoris, donec « adprobetur, locatio facta.* Operis faciendi debitor *nisi « consummationem operi addiderit* non liberatur : facti « enim obligatio est individua, *ita ut corpus ex opere lo- « cato perficiatur* (1). »

Tout ceci paraît incontestable. Néanmoins, j'y insiste à dessein, parce ce que je crois y trouver un nouvel appui pour la thèse que je viens de soutenir au sujet de la propriété même du bâtiment en construction. C'est un point de vue que les arrêts dont j'ai combattu la doctrine ne semblent pas avoir envisagé, et qui cependant a bien sa valeur. Car enfin si, comme l'ont jugé ces décisions, l'armateur devient propriétaire du navire, en quelque sorte pièce par pièce, il faut bien reconnaître qu'il est tenu des risques dans la même proportion : *eumdem sequuntur commoda et incommoda*. Or, l'art. 1788 et la doctrine maritime disent le contraire; et je me persuade que les tribunaux même dont les décisions m'occupent hésiteraient fort à admettre que celui qui fait construire court la chance de tous les risques dont le navire peut être frappé pendant sa construction. Mais alors, soyons logiques : s'il n'est pas chargé des risques, c'est qu'il n'a pas la propriété. On ne peut pas sortir de là.

571. Disons maintenant comment et dans quelles conditions cette propriété passe des mains du constructeur dans celles de la personne qui a stipulé au marché. Quelques mots vont y suffire.

Rappelons-nous, en effet, les principes qui nous servent de guide. Le marché de construction, avons-nous dit, n'est rien autre chose qu'une vente subordonnée à la

(1) De jure marit., liv. 1, ch. 2, n° 4.

condition suspensive que le navire sera construit (1). Dès lors, tant que la condition n'est pas accomplie, le contrat demeure imparfait; ses effets sont suspendus. Mais à l'inverse, dès que la condition se trouve remplie, la vente acquiert son entière perfection (2); elle devient pure et simple. Non-seulement elle devient telle pour le présent, mais même pour le passé; car c'est une règle certaine que l'accomplissement de la condition produit cet effet que jamais l'obligation n'a été conditionnelle. « Cum enim semel conditio exstitit, « perinde habetur ac si, illo tempore quo stipulatio inter- « posita est, sine conditione facta esset (3). »

D'un autre côté, nous savons que si la vente pure et simple porte sur un navire non francisé (ce qui est notre espèce) la propriété se trouve transférée immédiatement et sans qu'il soit besoin de tradition (4). Donc, l'accomplissement de la condition, en puritiant le marché, rend au même instant propriétaire *ab initio* celui qui a stipulé la construction.

Mais quand est-ce que la condition se trouve remplie? Est-ce du jour où le bâtiment se trouve matériellement terminé? Non; car cette construction devait être faite selon les prescriptions arrêtées par le marché; et pour qu'on puisse la dire terminée, il faut que les deux parties reconnaissent que ces prescriptions sont remplies. C'est donc seulement par la réception des travaux par l'armateur, ou sa mise en demeure de les recevoir, que la propriété rétroactive du bâtiment passera dans ses mains.

572. J'ai déjà indiqué les effets de cette propriété rétroactivement acquise, et d'ailleurs les règles ordinaires du droit suffisent pour les faire connaître. Je me borne donc à

(1) Suprà, n° 563.
(2) M. Troplong, Vente, n° 54.
(3) L. 11, § 1, Dig., Qui potiores in pign.
(4) Suprà, n° 506.

rappeler ici que, par suite de ce principe, tous les droits que la loi ou le constructeur lui-même auraient accordé, *pendente conditione*, aux créanciers de ce dernier, s'éteignent en même temps que la propriété lui échappe. Comme il est censé n'avoir jamais été propriétaire, ses créanciers ne peuvent pas réclamer comme leur gage une chose qui n'a jamais été dans ses biens.

Toutefois, on sait aussi que ce principe général reçoit exception à l'égard des fournisseurs de matériaux et des ouvriers constructeurs, lorsqu'ils ont ignoré que celui qui traitait avec eux n'était qu'un entrepreneur à forfait (1). Pourquoi cela? C'est que leurs fournitures et leur travail ont servi à la chose elle-même. En conséquence, lorsque l'acheteur vient leur dire : Le constructeur, qui est votre débiteur, est censé n'avoir jamais été propriétaire; c'est moi qui le suis *ab initio;* ils sont fondés à lui répondre : Si vous étiez propriétaire, c'est donc vous qui êtes notre débiteur, car nous avons fait votre affaire. Il y a entre nous un quasi-contrat qui vous oblige. De sorte que l'armateur n'échapperait aux conséquences du droit de suite que pour tomber dans les liens d'une obligation personnelle. C'est pourquoi le seul moyen qu'il ait de se soustraire à cette alternative est de prouver que les ouvriers ont su dans quelles conditions travaillait celui qui les employait; car alors celui qui a fait construire les écarte par l'effet rétroactif de son contrat, sans qu'ils puissent lui rétorquer l'objection du quasi-contrat.

573. Mais puisque nous parlons d'opposer aux tiers le contrat de construction, on voit ici apparaître une autre question. C'est celle de savoir s'il est nécessaire que ce contrat soit constaté, comme la vente, par un acte authentique ou un acte sous seing privé ayant date certaine.

A mes yeux, je l'avoue, l'affirmative n'est pas douteuse.

(1) Suprà, t. 1, nos 158 et suiv.

Elle résulte de ce principe sur lequel je n'aperçois aucune contradiction sérieuse, que le marché à forfait dans lequel le constructeur fournit à la fois la main-d'œuvre et la matière est une véritable vente emportant aliénation du bâtiment. Or, s'il est vrai que ce soit là une vente, il est également évident qu'elle est régie, quant à sa constatation, par l'art. 195 du C. de commerce. Cet article ne distingue point; il est général et absolu; il comprend, sous le nom de vente, tous les genres d'aliénation des bâtiments de mer. On aperçoit d'ailleurs que l'art. 192, n° 6, dont j'ai déjà argumenté dans une circonstance analogue (1), vient ici nous apporter le poids entier de son autorité. C'est sur cet article, en effet, que se fondera le constructeur pour réclamer son privilége et opposer sa créance aux créanciers de celui à qui il a fourni le navire. Or, s'il est nécessaire que son titre soit revêtu d'une date certaine, comment cette nécessité n'existerait-elle pas pour l'acheteur luttant contre les créanciers du constructeur? Je cherche la raison qui pourrait l'y soustraire et je ne la trouve point. Loin de là : la nature vraie du contrat intervenu me ramène forcément sous l'empire des constatations exigées par notre article 195.

Ceci ne veut pas dire, au surplus, qu'à défaut de cette constatation précise, le marché de construction ne produira aucun effet. Comme la vente elle-même, il sera susceptible d'engendrer des obligations réciproques entre les parties. Ainsi, lors même qu'il ne serait prouvé que par des correspondances, des livres ou autres documents de cette nature, le constructeur n'en serait pas moins obligé de construire le navire qu'il a promis, et l'armateur de prendre livraison du bâtiment qu'il a commandé. Mais, encore un coup, ce ne sont là que des obligations personnelles, des obligations de faire qui se résolvent en dommages et

(1) Suprà, n° 507.

intérêts faute d'exécution; elles n'engendrent aucun droit réel; elles ne sont point translatives de propriété; et, par conséquent, elles ne sont point opposables aux tiers, en ce sens du moins qu'elles ne peuvent les empêcher d'exercer sur le navire qui est dans le patrimoine du constructeur tous les droits qu'ils peuvent avoir contre lui. Pour faire échec à leurs poursuites, il ne faut rien moins que la représentation d'un acte translatif de propriété, c'est à dire un acte authentique, ou un acte sous signature privée ayant date certaine.

Je ne vois qu'une seule exception à cette règle fondamentale : c'est à l'égard des fournisseurs des matériaux qui ont servi au navire, et des ouvriers qui l'ont construit. J'en ai donné la raison dans un autre endroit (1), et ce que je disais il n'y a qu'un instant (2) permet encore de la mieux saisir. Quant à ces créanciers, en effet, nous savons que jamais leur privilége n'a rien à redouter à moins qu'ils n'aient su que le constructeur qui les a employés n'était qu'un entrepreneur à forfait (3). Dès lors, même dans le cas où le contrat de construction n'engendre qu'une simple obligation, ils n'en seront pas moins tenus de le respecter. Car cette obligation, quel était son objet? C'était de livrer un navire franc et libre de toutes charges. Or, les ouvriers l'ont connue; la connaissant, ils n'en ont pas moins continué de fournir ou de travailler; par conséquent, ils ont suivi la foi personnelle de celui qui les employait. D'où il résulte, en dernière analyse, que jamais il n'y a lieu de se préoccuper, en ce qui concerne ces créanciers, de la manière dont le marché de construction a été constaté, puisque la condition première pour qu'il leur soit opposable est qu'ils l'aient connu.

Mais ceci, je le répète, n'est qu'une exception fondée sur

(1) Suprà, t. 1, n° 176.
(2) Suprà, n° précédent.
(3) Suprà, t. 1, n° 173

les conditions particulières dans lesquelles se trouve cette classe de créanciers. Quant aux autres, on ne s'inquiète pas de savoir s'ils ont connu les actes. Ignorés ou non, on les leur oppose. Mais, en revanche, ils ont le droit de les circonscrire dans leurs effets purement légaux. C'est pourquoi, si l'on prétend invoquer contre eux un contrat translatif de propriété, il est indispensable que ce contrat satisfasse aux conditions que notre article impose à cette translation.

574. Après avoir ainsi précisé les effets du marché à forfait ayant pour objet la construction d'un navire, j'arrive à m'occuper d'une situation qui est féconde en difficultés. C'est celle qui se produit lorsque le constructeur à l'entreprise vient à tomber en faillite avant l'achèvement du bâtiment. Il y a là matière à plusieurs problèmes fort sérieux que le commerce maritime est intéressé à voir résoudre dans des termes précis et catégoriques, et sur lesquels pourtant la doctrine et la jurisprudence paraissent loin d'avoir dit leur dernier mot. Le moment est venu de présenter nos idées sur ce sujet délicat.

La première question qu'il soulève est précisément relative à la propriété même du bâtiment commencé. On en saisit immédiatement toute l'importance.

On a déjà vu, en effet, que dans la pratique la construction à forfait était ordinairement accompagnée de cette condition que le prix promis au constructeur lui serait payé par fractions, au fur et à mesure des progrès de la construction (1). Des sommes considérables peuvent ainsi être versées pendant que le navire demeure sur le chantier (2). Or, si dans cet état la faillite du constructeur vient à éclater, il est fort intéressant de discerner à qui appartient la construction inachevée. Est-ce à l'armateur qui l'a commandée? est-ce, au contraire, à la masse du constructeur, sauf alors à l'armateur à recouvrer par voie de divi-

(1) Suprà, n° 565.
(2) Suprà, n° 569.

dende les sommes par lui payées au failli? Question fort grave, je le répète, non-seulement par l'importance des intérêts qui peuvent s'y trouver engagés, mais encore par les difficultés de droit qu'elle fait surgir.

575. Je dois dire pourtant que la jurisprudence, qui a eu plusieurs fois à s'en occuper, paraît avoir décidément pris parti pour l'armateur (1); et en cela je crois qu'elle s'est placée au sein de la vérité. Mais en même temps il y a ceci de particulier que les décisions qu'elle a rendues sont arrivées au même résultat par des voies essentiellement différentes; ce qui montre combien les idées sont vraiment peu arrêtées sur ce sujet. Précisons ces diversités par quelques exemples.

Dans l'espèce jugée par la cour de Rouen le 24 janvier 1826, la construction du navire avait été entreprise à forfait et le prix convenu avait été stipulé payable par termes, à mesure que la construction atteindrait ses divers degrés. Cependant, le constructeur tombe en faillite avant l'achèvement du navire. Débat entre la masse de ses créanciers et celui qui avait commandé la construction, pour savoir à qui appartient le bâtiment commencé. Sur quoi, la cour se prononce en faveur de l'armateur, qu'elle autorise à faire continuer les travaux de construction au moyen des sommes dont il est encore débiteur, si mieux n'aime la masse des créanciers exécuter elle-même le marché contracté par le failli.

Voici maintenant la théorie de cet arrêt.

Et d'abord, le traité à forfait participe de la nature du contrat de mandat, en ce que l'armateur a donné commission au constructeur de construire un navire pour son

(1) Rouen, 24 janvier 1826. (Rec. de Rouen, t. 5, p. 92. Dev., Col. nouv., 8. 2. 183.) — Aix, 7 déc. 1826. (Rec. Mars., 8. 1. 65.) — Caen, 20 février 1827. (Rec. de Rouen et Caen, t. 7, p. 344.) — Enfin, trois jugements du trib. de com. de Marseille du 19 janvier 1843. (Rec. Mars., 22. 1. 236.)

compte; et du contrat de louage d'ouvrage, en ce que le constructeur s'est chargé pour un prix déterminé de la construction du navire, en fournissant son travail et la matière. (Art. 1787 et 1984 du C. civ.)

Or, le contrat de louage n'est pas rompu par la faillite, comme il le serait par la mort de l'entrepreneur; la masse qui représente le failli est tenue d'accomplir son obligation comme il y serait tenu lui-même; donc, elle doit faire achever le navire, soit par le débiteur commun, soit par un autre constructeur, ou permettre au maître qui l'a commandé de le faire achever lui-même. En un mot, c'est une obligation pour elle, comme représentant le failli, d'exécuter d'une manière ou d'autre le marché qu'il avait fait. C'est ce qui résulte encore de la combinaison des articles 1144, 1184 et 1991 du Code civil.

On a vivement critiqué les motifs de cet arrêt (1), et je crois que c'est avec raison.

Est-il vrai, en effet, comme le dit la cour, que le marché à forfait participe à la fois du louage d'ouvrage et du mandat?

Quant au mandat, la négative me paraît évidente; car le mandat est un contrat par lequel une personne donne pouvoir de faire quelque chose pour elle et en son nom (2). Or, il est certain que jamais le constructeur n'a agi sous le nom de l'armateur. Il travaillait pour lui, mais non pas sous son nom. C'est en son nom personnel, au contraire, qu'il a traité avec les ouvriers et fournisseurs auxquels il a eu affaire. Aussi, est-ce la première fois que l'on a trouvé dans le marché à forfait les traces du mandat. Ceux qui veulent y voir le mélange de deux contrats parlent de la vente et du louage (3), mais jamais du mandat.

Est-il plus exact de rattacher le marché au contrat de

(1) MM. Delamarre et Lepoitvin, t. 5, n° 153, p. 466 et suiv.

(2) Art. 1984 C. Nap.

(3) Suprà, n° 561.

louage d'ouvrage? Je me suis déjà expliqué sur ce point de vue. J'ai suffisamment démontré, je crois, que le marché à forfait était une véritable vente. Je ne puis que renvoyer aux développemens que j'ai consacrés à rechercher la nature de cette convention (1).

On a fait à l'arrêt du 24 janvier 1826 un autre reproche qui me paraît également mérité. C'est d'avoir érigé en thèse de droit que la masse représente le failli au point d'être obligé d'accomplir ses engagements comme il eût dû le faire lui-même. Une telle doctrine est évidemment trop absolue. A ce compte, chacun des créanciers serait autorisé à exiger le payement intégral de ce qui lui est dû, car sa créance procède d'une obligation du failli, tout autant qu'un contrat de louage ou un mandat. Mais c'est précisément parce qu'une telle prétention est rendue impossible par l'état de faillite, que la loi soumet les créanciers à la nécessité du marc le franc. Il ne faut donc pas dire d'une manière aussi générale que la masse représente le failli. Elle le représente bien à un certain point de vue, en ce sens qu'elle est obligée de reconnaître l'existence de ses obligations; mais elle ne le représente pas quant à leur exécution.

Enfin à ces critiques dirigées contre les motifs donnés par l'arrêt de 1826, je demanderai la permission d'en joindre une dernière qui me ramène à mon sujet: c'est que ces motifs ne sont pas concluants et qu'ils n'amènent pas nécessairement le dispositif qui les suit. En effet, on dit que le marché conclu par le failli est un louage; que sa masse est tenue de l'exécuter, etc. Je comprends cette argumentation de la part de celui qui a commandé le navire, s'il se borne à demander qu'on lui en construise un ou qu'on lui paye des dommages et intérêts pour le faire construire lui-même. Mais comment ceci peut-il l'autoriser à se saisir du

(1) Suprà, nos 562 et suiv.



navire commencé? Pour arriver à ce dernier résultat, il faut évidemment juger qu'il est propriétaire de l'ouvrage fait; car s'il ne l'est pas, la faillite peut en disposer comme elle l'entend, sauf à supporter les dommages et intérêts qui sont le châtiment de l'inexécution de l'obligation de faire. Eh bien! oui ou non, celui qui a commandé le navire est-il propriétaire de ce qui en est fait? Je crois qu'il est possible de démontrer l'affirmative (1); mais à coup sûr cette démonstration n'est pas faite par cela seul qu'on aura pris pour point de départ que le marché à forfait est un louage d'industrie. En effet, si nous avons à déterminer les conséquences d'un contrat de louage quant à la propriété de la chose, nous rencontrons immédiatement l'art. 1788 du Code Nap. qui nous dit que, dans le cas où l'ouvrier fournit la matière, les risques pèsent sur lui jusqu'à la livraison. Or, si les risques ne sont pas à la charge de celui qui fait travailler, comment le déclarer propriétaire de la chose, lorsque partout dans notre droit, en matière de louage (2), comme en matière de vente (3), les risques sont l'accessoire et comme le signalement de la propriété?

Ainsi, de deux choses l'une : ou l'arrêt du 24 janvier 1826 pèche par les motifs, ou il pèché par le dispositif.

576. La jurisprudence ultérieure, comme je l'ai déjà remarqué, s'est arrêtée à la première partie du dilemme : car les divers arrêts rendus après celui de la cour de Rouen ont consacré le fond de sa décision, mais en la fondant sur d'autres raisons. Tels sont notamment l'arrêt de la cour d'Aix du 7 décembre 1826, et celui de la cour de Caen du 20 février 1827.

D'après ces arrêts, il n'est plus question de voir dans le marché à forfait un mandat ou un louage que la masse est

(1) Infrà, nos 577 et suiv.

(2) Suprà, no 559. — M. Troplong, Du louage, nos 974 et suiv.

(3) Suprà, no 501.

tenue d'exécuter. Il faut y voir simplement un contrat translatif de propriété en vertu duquel le navire est devenu la propriété de celui qui l'avait commandé au fur et à mesure de la construction qui en a été faite.

Eh bien ! je n'hésite pas à le dire, ce motif ne me paraît pas plus solide que ceux auxquels les cours d'Aix et de Caen ont cru devoir le substituer. En vain on prendra la précaution de ne pas nommer le contrat dont on prétend faire dériver des effets aussi graves. L'esprit d'examen ne peut se dispenser de lui demander son nom; et après avoir analysé ses éléments constitutifs, on arrivera nécessairement à cette conclusion qu'il ne peut être qu'un contrat de louage ou une vente.

Or, si c'est un louage, nous rentrons dans la théorie de l'arrêt de Rouen, et l'art. 1788 du Code Napoléon vient nous avertir de nouveau qu'il n'est translatif ni des risques, ni par conséquent de la propriété (1).

Que si, au contraire, on consent avec nous à y voir une vente, je ne crois pas que cette seule qualification soit suffisante pour en faire un contrat translatif de propriété. Cette idée de faire suivre à la propriété les accroissements successifs de la chose qu'elle doit un jour embrasser tout entière est sans doute fort ingénieuse; mais elle n'a vraiment point de racines dans le droit. Au surplus, je me suis déjà occupé de cette question avec détail, et il me paraît inutile de renouveler ces développements. Je me borne à rappeler que, si l'on veut s'en tenir aux principes, l'entreprise à forfait considérée comme vente ne peut transférer la propriété du navire que lorsqu'il existe complétement (2). Or, nous sommes ici en présence d'un bâtiment inachevé; donc, il faut un motif particulier pour expliquer comment la propriété peut en être revendiquée par celui

(1) Suprà, n° 575.
(2) Suprà, nos 565 et suiv.

qui l'a commandé, et cette explication ne me semble pas plus convaincante dans les arrêts d'Aix et de Caen que dans celui de la cour de Rouen.

Nous avons ainsi le spectacle de plusieurs cours souveraines, dont deux surtout ont une autorité considérable en ces matières, unanimes sur le but, mais divisées quant aux moyens de l'atteindre, et plaçant leurs décisions sur une base trop accessible aux coups de la controverse.

577. Et pourtant, je le répète, ces décisions me paraissent excellentes au fond. C'est maintenant ce qui me reste à démontrer. Ici, je l'avoue, ma tâche est plus difficile. J'ai même longtemps hésité à opposer les résultats de ma réflexion personnelle à des délibérations préparées par un concours de lumières imposantes; mais je cède au désir qui m'anime d'exprimer partout ce que je crois être la vérité.

Voici donc comment, à mes yeux, les décisions de la jurisprudence sur la question posée peuvent trouver leur justification dans les principes du droit.

On n'a pas oublié le point où nous a conduit l'examen du marché à forfait, quant à sa nature et à ses effets. D'une part, c'est une vente, sous la condition suspensive que le navire sera construit (1); et, d'un autre côté, aussitôt cette construction opérée et agréée, la condition se trouve remplie; la vente devient pure et simple; la propriété du bâtiment passe aux mains de l'acheteur *ipso facto*, sans qu'il soit besoin de tradition réelle (2).

Ceci rappelé, voyons les faits. Dans le cours de son travail, le constructeur tombe en faillite. L'administration de ses biens lui est enlevée; son industrie appartient à ses créanciers; en un mot, tout lui échappe, même la posses-

(1) Suprà, n° 568.

(2) Suprà, n° 571.

sion du navire commencé (1). Il lui est impossible, par conséquent, de continuer son œuvre sans le concours de sa masse. Alors, de deux choses l'une : ou les créanciers consentent à exécuter son obligation, ou ils s'y refusent. Dans le premier cas, pas de conflit. Le cours des choses se poursuit comme s'il n'y avait pas faillite. Dans le second, la difficulté commence.

578. D'où provient-elle? Elle provient uniquement de ce que la condition suspensive de construire le navire n'est pas accomplie; car si elle l'était, la vente aurait déjà produit tous ses effets et la faillite ne pourrait frapper sur un bâtiment qui n'appartient plus au failli. Cependant est-il bien certain que cette condition de construire qui tient la vente en suspens ne soit pas remplie? En fait, c'est incontestable; mais en droit, ne peut-on pas dire qu'elle l'est? Je soutiens que oui. Pourquoi? Parce que c'est le débiteur qui est cause de l'inexécution matérielle; c'est par sa faillite, c'est à dire par son fait personnel, qu'il l'a empêchée. Or, c'est un principe constant que la condition est censée remplie lorsqu'elle manque de l'être par la faute du débiteur. Voici à cette occasion des paroles que je trouve dans Cujas et qui semblent faites pour notre situation : « Certum est « conditionem haberi pro completâ si per debitorem fiat, « quominus impleatur conditio. Quidam promisit sub con- « ditione et curavit ne conditio existeret : *lex ait eum « teneri, perindè ac si impleta esset* (2). » Au surplus, on sait que l'art. 1178 du Code Napoléon reproduit la même doctrine avec une égale énergie : « La condition est réputée accom- « plie, lorsque c'est le débiteur obligé sous cette condi- « tion qui en a empêché l'accomplissement. »

A la vérité, ce n'est là qu'une fiction; mais une fiction toute-puissante puisqu'elle émane de la loi. Elle tient la

(1) Art. 443 C. com.
(2) Sur la loi 39, Dig., De reg. juris.

place du fait lui-même. Il ne peut pas y avoir de doute sur ce point de droit; et l'on se rappelle que les anciens auteurs avaient coutume de l'exprimer par une formule qui est restée un adage incontestable: « *Fictio tantum operatur in* « *casu ficto, quantum veritas in casu vero* (1). »

On remarque d'ailleurs qu'il n'y a point à objecter ici que la déclaration de faillite arrête tout et que ce qui n'a pas été fait avant ne peut l'être après. Cette raison est toute-puissante lorsqu'il s'agit d'actes spontanés ou volontaires de la part du failli. Enchaîné par sa faillite, il ne peut rien faire qui modifie sa position. Mais cela n'est plus vrai des conséquences légales qu'entraînent les faits antérieurs à sa chute. Elles s'accomplissent de plein droit, sans le concours de sa volonté. L'état de faillite, par conséquent, n'a rien à y faire. Il pourra bien, lorsqu'il s'agira de l'exécution, contrarier dans une certaine mesure l'effet des situations ainsi créées par la puissance de la loi; mais leur formation du moins échappe à ses atteintes. Les conditions, les modalités qui affecteut les contrats s'accomplissent après comme avant la faillite, sans qu'elle puisse les détourner de leur marche régulière.

579. Ainsi donc, en droit, on peut dire que le navire, inachevé par la faute du débiteur, est cependant construit. Il est du moins censé tel : *pro factâ accipitur.*

Or, si cela est vrai, la discussion a fait un grand pas, ou plutôt il n'y a plus de discussion possible. Car l'accomplissement fictif de la condition rend la vente pure et simple; tous ses effets se produisent instantanément; l'armateur est propriétaire du navire et l'a toujours été (2); en conséquence, il peut le revendiquer comme sa chose, et la masse n'a rien à objecter à sa réclamation.

Sur ce terrain, je l'avoue, les décisions éminemment

(1) Altescrra, De fiction. juris, ch. 5.
(2) Suprà, n° 571.

équitables et pratiques (1) de la jurisprudence me paraissent se concilier de la façon la plus naturelle avec toutes les règles du droit. Je laisse au lecteur le soin de juger si cette explication, dont l'article 1178 du C. Nap. forme la clef, vaut mieux que celles dont les arrêts cités nous offrent le résumé. Pour mon compte, l'avantage que je lui trouve, c'est de maintenir au marché à forfait ses caractères véritables et ses effets ordinaires. D'une part, elle ne transforme point en mandat ou en louage ce qui est manifestement une vente; et d'un autre côté, elle n'attache point à ce contrat un effet qui répugne à la raison autant qu'au droit, savoir : de transférer dans tous les cas la propriété d'un objet qui n'existe pas. Dans mon système, cette translation a lieu également; mais elle n'a lieu qu'à titre d'exception, et parce que la situation anormale engendrée par la faillite appelle l'intervention momentanée de l'art. 1178. Il n'y aurait donc rien à en induire pour le cas où cette circonstance ne se produit pas, tandis que la théorie consacrée par la jurisprudence peut, à un moment donné, se retourner contre l'armateur et lui faire payer cher l'appui passager qu'elle lui prête en cas de faillite du constructeur. Nous en avons déjà vu un exemple au sujet des risques du navire en construction (2). Bien d'autres peuvent se présenter à la suite. C'est même uniquement cette perspective des conséquences dangereuses qui m'a engagé à combattre les motifs donnés par la jurisprudence; car au fond, je le répète, j'adopte pleinement ses solutions (3).

(1) Infrà, nº 583.

(2) Suprà, nº 570.

(3) Au surplus, il est bien entendu que cette solution ne peut s'appliquer qu'au navire lui-même, et non aux matériaux non employés. C'est ce qu'a très-bien jugé le tribunal de commerce de Marseille, en disant : « Attendu que si, d'après les dispositions de la loi qui viennent d'être indiquées, le navire en cons-

580. Cette question m'a déjà entraîné bien loin, et cependant elle n'est pas épuisée. A vrai dire même, je n'en ai étudié qu'une seule face et il me reste à examiner l'autre. Ce second point de vue nous est révélé par MM. Delamarre et Lepoitvin qui pensent, contrairement à la jurisprudence, que celui qui fait construire un navire ne peut, tant qu'il n'est pas achevé et même livré, en réclamer la propriété contre la faillite de son constructeur, et que tout son droit se borne à demander par la voie commune du dividende le remboursement des avances qu'il peut avoir faites (1).

Voici comment ces auteurs cherchent à justifier cette manière de décider la question.

Le marché de construction dans lequel l'ouvrier fournit la matière n'est ni un louage ni un mandat, comme l'a pensé la cour de Rouen : c'est une vente (2). Mais ce n'est pas non plus une vente pure et simple, comme semble l'admettre la cour d'Aix : c'est ce qu'on appelle en droit commercial une vente *à livrer* (3). Maintenant (je cite textuellement), « dans la vente à livrer, pour qui le risque « intermédiaire (4) avec la propriété? Nul ne l'ignore :

truction, en l'état où il se trouve, est la propriété du négociant qui en a commandé la construction, on ne peut pas étendre l'application de ces dispositions à autre chose qu'au navire et aux matériaux qui s'y trouvent *fixés et employés;* que les matériaux dont il n'a pas encore été fait emploi, quel que soit le lieu où ils sont déposés, quelle que soit la préparation qu'ils avaient reçue, ne peuvent être considérés que comme la propriété du constructeur ou de ses ayants droit, puisque tant qu'ils n'ont pas été adaptés au navire, qu'ils n'en ont pas fait partie intégrante, il dépendait de lui de changer leur destination et leur emploi. » (Jug. du 19 janvier 1843. — Rec. Mars., 22. 1. 241.)

(1) Contr. de comm., t. 5, n° 153, p. 466 et suiv.

(2) Loc. cit., p. 469.

(3) Ibid.

(4) Entre le contrat et la tradition ou la mise en demeure. (T. 4, n° 91, p. 190.)

« c'est pour le vendeur (1). » Or, en fait, la livraison n'a pas eu lieu; donc le failli est seul propriétaire du navire inachevé, et celui qui l'a commandé n'y a aucun droit privatif.

581. La réponse me paraît facile.

J'admets, en effet, que le marché de construction soit une vente à livrer; mais est-il aussi exact de dire que, dans la vente à livrer, les risques avec la propriété sont pour le vendeur jusqu'à la tradition? J'en doute très-fort. Au surplus, examinons.

MM. Delamarre et Lepoitvin nous rendent eux-mêmes cet examen facile en réunissant ici, comme ils l'ont fait ailleurs (2), les risques et la propriété sur le même plan. Car en laissant de côté pour un moment la propriété qui est la chose en question, il suffit que nous nous attachions aux risques; et puisque l'on convient qu'ils marchent ensemble et du même pas, nous n'aurons plus qu'à appliquer à la propriété les règles qui concernent la transmission des risques. C'est la méthode que j'ai déjà employée dans un cas analogue (3). Elle va nous servir ici encore pour lutter contre le même argument.

Donc, je le répète, est-il vrai de dire d'une manière aussi absolue que, dans la vente à livrer, les risques sont pour le vendeur jusqu'à la livraison? Pas tout à fait. Il faut, à cet égard, faire une distinction. Ou la vente à livrer est conditionnelle, ou elle est inconditionnelle. Dans le premier cas, la proposition de MM. Delamarre et Lepoitvin est incontestablement vraie : les risques sont pour le vendeur. Mais dans la seconde hypothèse il en est autrement, et le caractère de la vente à livrer n'apporte aucune modi-

(1) Cont. de comm., t. 5, p. 470.

(2) Suprà, nº 500. Ceci confirme de plus en plus les idées que j'ai émises à ce sujet.

(3) Suprà, nºs 501 et suiv.

fication aux principes ordinaires du droit. D'ailleurs, cela se conçoit; car, après tout, une vente à livrer n'est qu'une vente ordinaire avec terme de livraison (1). Or, à la différence de la condition, nous savons que le terme ne suspend point l'effet des conventions (2). C'est pourquoi on peut tenir pour constant que dans la vente à livrer elle-même, lorsqu'elle n'est subordonnée à aucune condition, le terme stipulé pour la livraison n'a aucune influence sur la responsabilité des risques. C'est ce que nous disent MM. Delamarre et Lepoitvin eux-mêmes (3). En conséquence, lorsque cette vente porte sur un corps certain, les risques passent à l'acheteur, non pas à la suite de la livraison, mais par le seul accord des parties sur la chose et sur le prix.

582. Ceci posé, revenons au marché de construction. J'ai moi-même enseigné que ce contrat était une vente conditionnelle (4); d'où il suit naturellement que les risques ne passent pas à l'acheteur dès que les parties sont d'accord sur la chose et le prix. Mais j'ai ajouté que, par l'intervention de l'art. 1178 du Code Napoléon, la condition du contrat se trouvait fictivement remplie, et que la vente devenait alors pure et simple, de conditionnelle qu'elle était à son origine. Donc, la logique m'autorise à conclure que, dès le moment où l'acheteur revendique le bénéfice de cette fiction, les risques passent aussi *ipso jure* à sa charge.

D'un autre côté, nous savons que la propriété accompagne toujours les risques, ou, pour parler plus exactement, que les risques sont toujours l'indice de la propriété. Dès lors, on peut affirmer qu'elle arrive dans les mains de

(1) C'est la definition de MM. Delamarre et Lepoitvin, t. 3, nº 59, p. 157.

(2) Art. 1138 et 1185 C. Nap. — Suprà, nº 563.

(3) T. 3, nºs 208 et 209, p. 490 et suiv.

(4) Suprà, nº 563.

celui qui fait construire le navire exactement au même instant, et même qu'elle rétroagit au jour du contrat, parce que tel est l'effet de la condition accomplie. C'est pourquoi je dis que la faillite du constructeur n'a aucun droit sur un navire qui est réputé n'avoir jamais appartenu au failli.

Que peut-on objecter à ces déductions? Une seule chose, et MM. Delamarre et Lepoitvin n'y ont pas manqué. C'est de soutenir qu'en droit commercial la vente ne peut jamais transférer la propriété sans tradition (1). Oh! alors, je comprends que la fiction de l'art. 1178 du Code Napoléon est impuissante; car, en fait, il est certain qu'il n'y a pas de tradition. Mais aussi, je pense avoir démontré à suffire que cette thèse est complétement inexacte (2). C'est pourquoi, sans revenir ici sur cette discussion qui me paraît épuisée, je crois pouvoir dire que l'argumentation de MM. Delamarre et Lepoitvin n'ébranle en rien les solutions de la jurisprudence, si l'on consent toutefois à leur donner pour soutien les motifs que j'ai exposés ci-dessus (3).

583. Au reste, je ne crains pas d'ajouter que la théorie de MM. Delamarre et Lepoitvin, si elle était vraie, ne serait pas seulement pleine de rigueur pour certains intérêts particuliers, mais qu'elle serait désespérante surtout pour l'avenir des constructions maritimes et fatale au commerce nautique. Je m'étonne même que cette réflexion n'ait pas frappé deux jurisconsultes qui présentent partout cet intérêt comme une règle suprême d'interprétation (4). Quoi! la pratique générale nous apprend que les avances de l'armateur sont nécessaires pour entreprendre une construction de ce genre (5); de plus, on reconnaît qu'un navire

(1) Cont. de comm., t. 5, p. 470 et 474.
(2) Suprà, nos 498 et suiv.
(3) Nos 577 et suiv.
(4) Suprà, t. 1, Introd, nos 25 et suiv.
(5) Contr. de commission, t. 4, p. 177.

reste sur le chantier quinze ou dix-huit mois et quelquefois davantage (1); et, pendant tout ce temps on livre l'armateur pieds et poings liés à toutes les chances de mauvaise fortune qui peuvent frapper le constructeur ! ! Mais qui donc osera affronter ces périls? Et si on ne l'ose, que deviendront les constructions maritimes le plus souvent impossibles sans des avances de fonds considérables?

On invoque le principe d'égalité entre les créanciers. La loi des faillites, dit-on, est éminemment une loi d'égalité (2). Mais on oublie que la position de celui qui fait construire n'est pas celle de tous les créanciers. Le créancier ordinaire peut prendre ses sûretés, stipuler un terme court (3), poursuivre s'il n'est pas satisfait. Mais l'armateur qui veut faire construire n'a aucune de ces ressources. Ses avances sont forcées; le terme de la construction est imposé par la nature des choses. Non, encore une fois, la position n'est pas la même! Et, en pareil cas, l'égalité dont on parle n'est qu'une injustice déguisée qui vent s'introduire dans les faillites sous un manteau trompeur. Ecoutez ce que répondait M. Tripier à ces partisans de l'égalité absolue :

« Sans doute, disait l'éminent jurisconsulte, la loi de « l'égalité doit régir ceux qui sont dans une position identique. Mais lorsqu'il existe des différences essentielles « dans les conventions, le sort des contractants doit être « différent. Chaque contrat a sa nature particulière et doit « produire les effets qui lui sont propres; une règle uni« forme qui méconnaîtrait ces caractères distinctifs serait « le renversement des conventions (4). »

(1) Cont. de comm., t. 5, p. 483.

(2) Ib., t. 5, p. 340.

(3) Quelle est la creance commerciale qui ait quinze ou dixhuit mois de terme?

(4) Rapport à la ch. des pairs sur la loi des faillites. *Moniteur* du 15 avril 1837, p. 894, col. 3.

584. A côté de la question relative à la propriété de la partie faite du navire, la faillite du constructeur avant l'achèvement de son travail en fait naître plusieurs autres qui présentent aussi leur intérêt.

Ainsi d'abord on peut se demander quels sont les droits de l'armateur pour faire opérer l'achèvement du navire.

Au premier aspect, cette question paraît contradictoire avec la théorie qui précède, laquelle est fondée sur ce que le navire est censé achevé. Mais on sait bien que ce n'est là qu'une fiction qui ne peut pas être opposée à celui en faveur de qui elle a été établie. « *Cum hoc quod pro quibus-* « *dam introductum est, inferre eis jacturam minimè rationi* « *conveniat æquitatis* (1). » Dès que la fiction qui protége le créancier a produit son effet en ce qui concerne la partie du navire déjà faite, il faut revenir à la réalité pour le surplus.

Au reste, la difficulté n'est pas grande; car, à défaut par le failli d'exécuter son obligation, l'armateur trouve dans l'art. 1149 du Code Napoléon le droit de se faire autoriser à faire terminer lui-même, aux risques de son débiteur, l'ouvrage qu'il ne peut mener à fin (2).

585. Quant au payement de ces travaux d'achèvement, il me paraît évident que l'armateur a le droit de l'effectuer avec la fraction de prix dont il peut être débiteur, sauf à verser le surplus à la faillite s'il y a un excédant. Que si, au contraire, il ne doit plus rien, ou si ce qu'il doit encore est insuffisant pour achever le navire, il devient d'autant créancier du failli, et peut prendre part aux répartitions de son actif.

Ces solutions sont aussi celles de la jurisprudence (3). Je

(1) L. 19, Code, de fide instrum.

(2) Décisions de Rouen, Aix, Caen et Marseille, citées suprà, p. 317, à la note.

(3) Ibid.

les crois fondées. Toutefois, je remarque que la première tendant à autoriser l'armateur à payer les travaux sur ce qu'il reste devoir n'a pas l'approbation de MM. Delamarre et Lepoitvin. C'est, disent-ils, créer un privilége en dehors de la loi; et ils citent à ce propos l'art. 191 du Code de commerce (1).

Je ne vois pas trop, je l'avoue, ce que fait ici l'art. 191. Le privilége (si privilége il y a) ne porterait, dans tous les cas, que sur une somme d'argent, et non sur le navire; par conséquent, l'art. 191 est étranger à la question. Mais, ce qui est plus décisif, c'est qu'il n'y a pas création de privilége. Il y a purement et simplement le droit accordé à un homme pour qui on doit faire un travail, et qui lui-même en doit le prix, de n'accomplir son obligation de payer qu'autant qu'on accomplit l'obligation corrélative prise à son égard. Il me semble que l'existence de la faillite ne peut en rien ébranler cette règle fondamentale.

586. La question suivante me paraît plus délicate. Elle consiste à savoir si l'armateur peut obtenir des dommages et intérêts pour le préjudice que lui a fait éprouver le retard apporté, par l'événement de la faillite, à la construction du navire.

L'affirmative paraît résulter expressément de l'art. 1142 du Code Napoléon. Aussi, les tribunaux se montrent-ils généralement disposés à l'adopter (2). Cependant on peut objecter que cet article ne régit que les situations ordinaires, et qu'en matière de faillite, l'art. 445 du Code de commerce, en décidant que la déclaration de faillite interrompt le cours des intérêts de toutes les créances, semble résister à cette solution.

Qu'est-ce, en effet, que les dommages et intérêts pour retard d'exécution? Rien autre chose que le prix de la jouis-

(1) Contr. de comm., t. 5, p. 470.
(2) Arrêts de Rouen, Caen, Aix, ubi suprà.

sance dont le créancier a été privé. Or, voyez l'anomalie à laquelle oñ arrive. Voici un créancier d'une somme d'argent dont le payement serait exigible, non-seulement par l'effet de la faillite, mais par l'échéance réelle du terme de l'obligation. Eh bien! il n'aura droit à aucuns dommages et intérêts pour la privation de jouissance que le retard de payement lui fait éprouver; car ces dommages et intérêts consisteraient précisément dans les intérêts de la somme qui n'en produit plus. Mais si, au lieu d'être créancier d'une somme, il l'est d'une chose à faire, il sera indemnisé du retard apporté dans l'exécution de l'obligation. Et cependant, si les créances sont différentes, le fondement du droit est le même! Il me semble donc que ce serait le cas d'appliquer la loi de l'égalité en refusant au créancier d'une obligation de faire ce qu'on refuse au créancier d'une somme d'argent. Ce sentiment a été celui des magistrats consulaires de Marseille dans un jugement du 19 janvier 1843, dans lequel tous ces motifs sont résumés avec beaucoup de précision.

« Attendu, dit le tribunal, que la faillite du débiteur est un malheur commun à tous ses créanciers et ne peut donner à aucun d'eux le droit de réclamer des dommages qui retomberaient sur la masse;

« Que c'est dans cet esprit que la loi fait cesser le cours de tous les intérêts, dès le moment de la déclaration de faillite;

« Que, si le créancier d'une somme d'argent cesse, par le fait de la faillite, d'avoir droit à des intérêts qui sont le seul dommage que la loi accorde au créancier non payé, il serait injuste d'accorder des dommages et intérêts au créancier dont le seul titre est l'inexécution d'une obligation de faire consentie par le débiteur failli (1). »

(1) Rec. de Mars., 22. 1. 241. — Le même jour, deux autres décisions ont été rendues par le tribunal, dans les mêmes termes. (Ibid., p. 243.)

587. Après avoir examiné le marché de construction dans ses effets quant à la translation de propriété, il me resterait à l'étudier au point de vue des diverses obligations qu'il engendre. J'aurais à signaler, à cet égard, l'obligation qui incombe au constructeur de faire un navire bon et durable (1), selon les règles de l'art (2), d'après les proportions arrêtées (3), et dans le délai convenu (4). Mais toutes ces choses ne sont pas particulières à la construction des navires. Elles sont la loi de toutes les entreprises (5). C'est pourquoi tout ce que je pourrais dire à cette occasion ne serait que la répétition très-superflue des règles ordinaires du droit commun.

Je me contenterai de rappeler ici deux conditions dont les interprètes du droit maritime se sont toujours beaucoup occupés.

La première est que le constructeur est obligé de diriger lui-même la construction dont il s'est chargé, et qu'il n'accomplirait pas légalement son obligation en confiant le travail à un autre. C'est à raison de son talent et de ses connaissances personnelles qu'on l'a choisi, et les vues de celui qui fait construire seraient trompées si un autre pouvait être, sans son consentement formel, substitué à celui qu'il a choisi. « Inter artifices enim longa differentia est et « ingenii, et naturæ, et doctrinæ, et institutionis (6). »

588. Le second point consiste en ce que le constructeur est particulièrement responsable des vices du navire qu'il a fait. Ici même ne se présente plus l'objection tirée de l'art. 1790 du C. Nap. à l'égard du constructeur qui n'avait

(1) Consulat de la Mer, ch. VIII (53). L. mar., t. 2, p. 56.
(2) Stypmanus, 3e part., ch. 2.
(3) Loccenius, De jure marit., liv. 1, ch. 2, no 4.
(4) Loccenius, loc. cit.
(5) Pothier, Du louage, no 419.
(6) L. 31, Dig., De solution. — Stypmanus, ubi suprà, no 35. — Loccenius, loc. cit. — Kuricke, quest. 16, in fasc., p. 869.

fait que louer son industrie (1). Car celui qui nous occupe est un vendeur véritable (2); et nous avons vu que cette garantie pesait en général sur tous les vendeurs (3). Ajoutons seulement qu'elle doit être plus sévèrement appliquée contre le constructeur que contre tout autre. Pour lui, en effet, il y a toujours faute à ne pas avoir livré un bon navire. La garantie ordinaire s'augmente ici de tout le poids qu'y ajoute et le fait personnel et même les dangers particuliers qu'il peut entraîner lorsqu'il s'agit de navires. Stypmanus prononce là-dessus des paroles qui méritent d'être rappelées : « Si certa mercede conductus quis ut navem ædificet, et « postea opus vitiosum fecit propter imperitiam quæ culpæ « adnumeratur, tenetur actione locati. Nemo enim debet « ejus scientiam profiteri, vel adfectare id, *in quo scit, vel « scire debet, suam imbecillitatem esse periculosam* (4). »

589. Je passe maintenant au troisième moyen d'acquérir la propriété des navires dont j'ai le dessein de m'occuper. Je veux parler de la prescription.

Pourquoi m'en occuperai-je? Est-ce donc une étude bien utile et bien pratique? est-il bien supposable qu'une chose aussi importante qu'un navire soit abandonnée par son propriétaire et laissée à la merci d'un usurpateur? Ces réflexions ne doivent pas nous faire craindre de nous livrer à un hors-d'œuvre en touchant la question de la prescriptiou. Sans parler du vol qui n'est pas, dit-on, sans exemple (5), bien des circonstances peuvent favoriser, même au sujet des navires, cette violation du droit de propriété. Ainsi, il peut arriver qu'un des copropriétaires du navire, investi des fonctions d'armateur, abuse d'une similitude de noms pour faire croire que les titres consacrent à sou profit l'entière propriété et transmettre à des tiers de bonne foi

(1) Suprà, n° 560.
(2) Suprà, n° 562.
(3) Suprà, n° 540.
(4) Loc. cit., n° 41.
(5) MM. Delamarre et Lepoitvin, t. 4, p. 302.

un bâtiment qui ne lui appartient qu'en partie. Il peut arriver encore qu'un capitaine infidèle, simulant un pouvoir de vendre qui ne lui a pas été donné, transmette à d'autres l'objet qui ne lui a été confié qu'à titre précaire. En un mot, il peut se présenter bien des cas dans lesquels le possesseur d'un navire ait besoin d'invoquer le secours de la prescription, et l'on verra dans un instant que, même de nos jours, un débat de ce genre s'est élevé devant les tribunaux. C'est ce qui me détermine à compléter le commentaire de l'art. 195 par quelques détails consacrés à ce sujet.

590. Une première question se présente : la propriété des navires peut-elle s'acquérir par prescription ?

L'affirmative ne paraît avoir jamais souffert de difficulté. Le droit romain, sans l'énoncer expressément, la consacre de la manière la plus énergique en indiquant les conditions que doit remplir la possession pour arriver à la prescription (1). Les anciens auteurs qui se sont particulièrement occupés du droit maritime nous disent également que la propriété des navires s'acquiert par la possession (2). A leurs yeux, cette proposition est la conséquence naturelle de ce que le navire est dans le domaine des choses (3). Au surplus, la disposition générale de l'art. 711 du Code Napoléon est venue donner à ces idées la sanction du droit moderne. En conséquence, on peut poser en principe que la propriété des navires est prescriptible.

591. Maintenant, quelles sont les conditions de cette prescriptibilité ?

Elles sont de deux sortes : les unes sont générales et gouvernent toutes les prescriptions; les autres sont spé-

(1) L. 30, Dig., De acquir. et amitt. Possess.
(2) Stypmanus, Jus marit., 4e part., ch. 1, nº 9.
(3) Ibid., nº 2.

ciales à l'objet qui nous occupe en ce moment. Les premières sont relatives aux caractères que doit présenter la possession pour conduire à l'acquisition de la propriété, aux causes qui empêchent, suspendent ou interrompent la prescription. Elles se trouvent exposées dans les articles 2228 et suivants du Code Napoléon, que je dois me borner à indiquer ici. J'ajouterai seulement que cette autorité des dispositions générales du droit commun a été consacrée par la loi maritime elle-même, dans l'art. 430 du Code de commerce, d'après lequel le capitaine ne peut jamais prescrire la propriété du navire dont le commandement lui a été confié. Cette règle n'est que l'application du principe déposé dans l'art. 2236 du Code Napoléon : « Ceux qui pos-« sèdent pour autrui ne prescrivent jamais, par quelque « laps de temps que ce soit. — Ainsi, le fermier, le déposi-« taire, l'usufruitier et tous autres qui détiennent précai-« rement la chose du propriétaire ne peuvent la prescrire. »

Quant aux conditions spéciales de la prescription, elles me paraissent porter particulièrement sur le laps de temps nécessaire pour la consommer. Je les dis spéciales, parce qu'elles varient ordinairement selon la nature des objets. A ce point de vue, les meubles ne sont pas soumis aux mêmes règles que les immeubles. Nous avons donc à rechercher l'influence que la nature en quelque sorte mixte que les navires ont reçue de la loi doit exercer sur leur acquisition par prescription. C'est cet examen qui va nous occuper.

592. Pendant combien de temps la possession doit-elle se fixer sur le navire pour en faire acquérir au possesseur la propriété par voie de prescription ?

La question n'est pas embarrassante à l'égard de celui qui s'est personnellement emparé de la chose et qui veut se faire un titre de sa possession usurpée. En effet, l'art. 2262 du Code Napoléon nous apprend que toutes les actions,

tant réelles que personnelles, sont prescrites par trente ans. C'est la règle générale en matière de prescription. Pour s'y soustraire, il faut être en mesure d'invoquer, soit l'appui d'un titre, soit la faveur qui s'attache à la bonne foi. Or, l'usurpateur que nous avons en vue n'a aucun de ces arguments à faire valoir. Il n'a pas de titre, puisque nous supposons qu'il s'est emparé de la chose sans y avoir droit; il n'est pas non plus de bonne foi, puisqu'il connaît le vice de sa possession. Donc, il ne peut prescrire que par trente ans de possession paisible, continue, publique, et à titre de propriétaire.

Il faut évidemment en dire autant du tiers détenteur dont la bonne foi serait suspecte. Pour lui, il est possible qu'il représente un titre, puisqu'il tient la chose de seconde main; mais c'est un titre qui n'est qu'apparent. Il faut que le vice de son origine soit purgé par la possession. Or, tant que cette possession n'aura pas atteint la durée requise pour se placer au-dessus de l'exception de mauvaise foi, elle sera manifestement impuissante. C'est pourquoi ce tiers détenteur ne pourra prescrire que par trente ans, comme l'usurpateur lui-même.

593. Il ne peut donc s'élever de difficulté sérieuse qu'au respect du tiers possesseur de bonne foi; aussi cette situation a-t-elle engendré de nombreux systèmes. Dès l'Ordonnance, Valin s'en était préoccupé; mais peut-être manquait-il d'une base assez fixe pour arriver à une solution tout à fait sûre.

On sait, en effet, combien il y avait d'incertitudes dans l'ancien droit quant à la prescription relative aux meubles (1). La coutume de la Rochelle notamment, sous l'empire de laquelle vivait Valin, était absolument muette à ce sujet. A la vérité, il paraît avoir été admis que l'on devait, en général, suppléer à ce silence par les dispositions

(1) M. Troplong en a présenté le tableau dans son Commentaire de la prescription, n° 1041.

de la coutume de Paris et la jurisprudence du parlement (1). Mais sur cette question particulière ce recours était en core fort insuffisant, puisque la coutume de Paris elle-même n'était pas plus explicite et que la jurisprudence manquait d'unité. Tantôt on y proclamait la règle qu'en fait de meubles possession vaut titre; tantôt on n'y donnait une telle puissance à la possession qu'eu l'absence d'un titre contraire (2). Ce sont vraisemblablement ces incohérences qui avaient porté Valin à imaginer pour les navires un système de prescription qui n'avait aucun point de contact avec les règles de la prescription ordinaire. Voici comment il le formulait. Après avoir parlé des moyens donnés à l'acquéreur pour éteindre le droit de suite des créanciers du vendeur, il ajoute :

« Il faut observer néanmoins qu'il n'est question que de « purger les dettes du vendeur, et nullement le droit des « copropriétaires du navire ; de sorte que si le vendeur de « la totalité du navire avait des intéressés dans la pro- « priété, l'acquéreur ne purgera pas la propriété de ces in- « téressés en faisant faire un voyage sous son nom ; la rai- « son est qu'il n'a pu acquérir que ce qui appartenait au « vendeur dans le navire, et qu'ainsi il a acquis le reste « *a non domino*, au moyen de quoi point de translation de « propriété à cet égard en sa personne.

« *Mais n'y aurait-il point un temps après lequel les co- « propriétaires seraient non recevables à réclamer leurs « portions?* Il semble que l'on pourrait admettre la fin de « non-recevoir en faveur de l'acheteur, s'il avait, sous son « nom seul, fait faire au navire *un voyage complet au long « cours*, à moins qu'il n'y eût preuve que, lors de son « achat, il savait que le navire n'appartenait à son ven- « deur que pour uue portion (3). »

Ces idées pourraient soulever plus d'une objection. Mais

(1) Valin, Comm. de la cout. de la Rochelle, t. 3, p. 381, n° 66.
(2) M. Troplong, loc. cit.
(3) Liv. 2, t. 10, art. 2, t. 1, p. 604.

la plus grave, à coup sûr, c'est qu'en exigeant pour la prescription un voyage au long cours, on laisse en dehors de la règle tous les navires qui ne sont pas susceptibles d'une telle navigation. C'est à dire, en d'autres termes, que la propriété des grands navires serait plus facilement acquise par prescription que celle des petits. Il y a là évidemment un vice radical qui ruine le système de Valin.

594. On pressent, d'ailleurs, que sous l'empire de nos lois modernes la question doit nécessairement se présenter avec une physionomie nouvelle. Actuellement, l'acquisition des meubles par la possession n'a plus rien d'incertain. Ce point d'appui, qui manquait à Valin, ne fait plus défaut à l'interprétation. Il réside dans l'art. 2279 du C. Nap. qui interdit en principe la revendication des objets mobiliers contre le tiers possesseur de bonne foi, et lui fait de sa simple possession un bouclier invulnérable contre les réclamations du propriétaire légitime. Tel est aujourd'hui le droit commun. La question est donc de savoir si cet article est, oui ou non, applicable aux navires, dans quelle mesure et avec quelles restrictions.

C'est en envisageant la difficulté sous ce point de vue, que la cour de Bruxelles s'est décidée, par arrêt du 9 mai 1823 (1), pour l'application absolue de l'art. 2279 aux navires. La raison qu'elle en donne est fondée sur la rigueur des textes. L'art. 2279 comprend généralement tout ce qui est réputé meuble par les art. 527 et suivants du Code civil. Or, l'art. 531 déclare que les navires sont meubles. Donc, l'art. 2279 les régit également. Qu'on n'objecte pas d'ailleurs les dispositions du Code de commerce qui prescrivent des procédures spéciales pour la saisie et la vente des navires : car ces dispositions ne leur enlèvent pas leur nature mobilière. C'est une exception qui ne fait que confirmer la règle.

(1) Il est rapporté par M. Merlin, Répert., v° Navire, § 1, in fine.

Je dois ajouter que M. Merlin approuve pleinement cet arrêt. « De ce que l'art. 190 du C. de comm., dit-il, ne fait « exception à la qualité mobilière des navires que pour « les affecter aux dettes du vendeur, il s'ensuit bien clai- « rement qu'il les laisse, à tous autres égards, sous l'em- « pire de la règle établie par l'art. 2279 du C. civil, qu'en « fait de meubles possession vaut titre (1). »

595. Mais la doctrine a généralement reculé devant cette application littérale des textes, sauf à se diviser ensuite sur les règles à suivre.

Ainsi, d'après M. Boulay-Paty, les mêmes motifs qui ont fait modifier les principes sur les meubles en ce qui concerne l'affectation d'un navire aux dettes du propriétaire, commanderaient aussi une modification à ceux qui regardent l'acquisition par prescription. C'est pourquoi la propriété du navire doit, avant tout, s'appuyer sur un titre (2). Puis, si ce titre est vicieux, M. Boulay-Paty pense qu'en l'absence d'un texte spécial la possession trentenaire peut seule éteindre l'action en revendication du véritable propriétaire (3).

Cette opinion, qui est aussi celle de M. Alauzet (4), présente, il faut le dire, un inconvénient dont l'esprit est immédiatement frappé. C'est de mettre absolument sur le même plan, et le tiers possesseur qui s'appuie à la fois sur un titre et sa bonne foi, et l'usurpateur qui n'a ni bonne foi ni titre. A première vue, il semble certainement difficile que tel soit le système de la loi. Je sais bien qu'en le fondant sur l'absence de texte, c'est presque accorder au législateur la circonstance atténuante de l'oubli ; mais il

(1) Loc. cit.
(2) T. 1, p. 169.
(3) Ibid, p. 351 et suiv.
(4) T. 3, p. 30.

faut reconnaître qu'un oubli de cette importance aurait une gravité exceptionnelle.

596. C'est ce qui fait sans doute que quelques auteurs ont essayé de le réparer. Tel est M. Pardessus, qui enseigne que l'acheteur d'un navire avec titre et bonne foi prescrirait contre le propriétaire, lorsqu'il l'aurait possédé pendant le temps et avec les circonstances qui purgent les droits des créanciers sur les navires. Le savant jurisconsulte fonde cette doctrine, par voie d'analogie, sur ce principe que le possesseur d'un immeuble qui a titre et bonne foi prescrit contre le légitime propriétaire par le laps de temps et les moyens qui servent à prescrire contre les hypothèques (1).

M. Dageville partage cette manière de voir par les mêmes motifs (2). Quant à MM. Sanfourche-Laporte et Boucher, qui enseignent le même principe, ils paraissent penser que cette brève prescription est suffisamment justifiée par la faveur du commerce (3).

Pour ce qui me concerne, je dirai tout de suite que c'est également cette solution que je crois devoir adopter. Toutefois, je ne m'y rattache que pour le fond et non pour les motifs. Je ne parle pas seulement de celui qu'indiquent MM. Sanfourche-Laporte et Boucher, car son insuffisance est manifeste. J'y comprends également l'argument puisé par M. Pardessus dans les seules dispositions du droit relatives à la prescription des immeubles.

Cette raison, je l'avoue, ne me paraîtrait pas décisive, si elle était la seule qu'on pût invoquer en faveur de ce système. En effet, comme l'a justement fait remarquer M. Boulay-Paty (4), il y a dans le droit commun un motif sans répli-

(1) T. 3, nº 618.
(2) T. 2, p. 50 et 51.
(3) Nouveau Valin, p. 21, à la note.
(4) T. 1, p. 352.

que pour que le propriétaire d'un immeuble soit soumis aux mêmes prescriptions que le créancier hypothécaire. Ce n'est pas parce qu'on argumente par analogie d'un cas à l'autre, c'est parce que la loi en a une disposition textuelle pour le créancier (1) et une autre également textuelle pour le propriétaire (2). Dès lors, il est évident que cette assimilation qui résulte d'un texte précis n'a qu'une autorité rationnelle et non une autorité légale. Elle est une considération fort sérieuse pour montrer quel est l'esprit général de nos lois sur la prescription, mais elle n'a nulle force impérative. Or, en matière de prescription et de déchéance, c'est là surtout ce qui est indispensable. Il faut prouver que la solution que je viens d'indiquer est celle qui résulte nécessairement de la combinaison des lois qui concernent les meubles avec les principes particuliers qui régissent les navires. Si on ne fait pas cette preuve, toutes les raisons d'analogie sont impuissantes ; l'art. 2279 doit être appliqué parce qu'il est le principe général. C'est donc cette démonstration que je me propose de tenter. Mais pour répondre en même temps, et à ceux qui se contentent d'une simple possession, et à ceux qui exigent une possession trentenaire, je suis obligé d'exposer dans son ensemble la théorie qui doit m'y conduire.

597. Et d'abord, je crois avec la cour de Bruxelles et M. Merlin qu'il faut ici faire une place à l'art. 2279 du Code Napoléon. Pourquoi ? C'est parce que cet article est le droit commun en matière de prescription de meubles et que, dans le silence de la loi exceptionnelle, il faut écouter la voix du droit commun. J'ai eu tant de fois déjà l'occasion d'émettre et de discuter cette proposition, qu'il me paraît superflu d'y consacrer de nouveaux détails (3). J'ajouterai

(1) Art. 2180 C. Nap.
(2) Art. 2265 C. Nap.
(3) Suprà, t. 1, Introd., nos 25 et suiv.

seulement qu'en me reportant aux anciens principes du droit maritime, c'est la doctrine qui me paraît dominer partout. Je ne parle pas, bien entendu, de ce qui se passait sous l'empire de l'Ordonnance, puisqu'alors il n'existait pas vraiment de droit commun en cette matière (1); mais mon observation s'applique aux temps antérieurs. Ainsi, on chercherait en vain dans le droit romain des dispositions spéciales sur la prescription des navires, quoique certainement elle y fût admise (2). Où donc allait-on en chercher les règles, sinon dans la législation générale?

Même système dans le droit maritime du moyen âge. Le Consulat de la Mer, par exemple, nous cite un cas dans lequel la simple possession, même fortifiée par un titre, ne suffit pas pour lutter contre le droit du propriétaire (3); mais on n'y trouve nulle part la détermination du temps voulu pour que le possesseur fût à l'abri de ces attaques. Je ne crois donc pas me livrer à une induction téméraire en admettant que le droit commun servait encore d'auxiliaire à la loi spéciale.

Il me semble donc certain qu'il n'en saurait être autrement aujourd'hui. Encore une fois, l'art. 2279 est la règle commune à toutes les prescriptions de meubles; il est le centre autour duquel doit graviter toute cette étude.

(1) Suprà, n° 593.

(2) Suprà, n° 590.

(3) « Si, par événement, on ne peut saisir le patron qui aura « vendu le navire, les actionnaires qui trouveront ce navire, dont « la vente aura ete faite malgré eux, peuvent le saisir et porter « plainte à la justice qui doit le leur délivrer, pourvu cependant « qu'ils prouvent par écrit ou par témoins qu'ils en étaient les « propriétaires, et que, de son côté, l'acheteur ne puisse prouver « par écrit que celui qui lui a vendu le navire avait pouvoir des « actionnaires pour le vendre et agir à sa volonté. *En conséquence, « que chacun prenne garde comment il achètera un navire, afin qu'il « n'éprouve aucun dommage.* » (Ch. CCXI (256). — L. marit., t. 2, p. 261.)

598. D'un autre côté, est-ce à dire que l'application littérale et absolue de cet article, telle que la proposent la cour de Bruxelles et M. Merlin, doive être approuvée?

Je ne le pense pas non plus, parce qu'il existe entre les navires et les meubles ordinaires des différences essentielles qu'il faut respecter. L'art. 2279 est un principe général, sans doute; mais un tel principe n'est point un instrument aveugle qui porte partout son niveau inintelligent. Précisément parce qu'il est général, il doit s'incliner devant les règles propres à chaque objet que sa généralité lui permettrait d'embrasser. Il faut bien d'ailleurs qu'il en soit ainsi : car ces règles particulières sont aussi l'œuvre de la loi. Les méconnaître serait la violer elle-même. La science du droit deviendrait ainsi le théâtre d'une perpétuelle contradiction. Mais ces conflits ne sont pas à craindre, parce que c'est aussi un principe certain que l'espèce l'emporte sur le genre et les dispositions particulières sur les règles générales. *In toto jure*, disait la loi romaine, *generi per speciem derogatur, et illud potissimum habetur quod ad speciem directum est* (1).

Ainsi doit-on procéder à l'égard de l'art. 2279. Il faut le suivre en principe, parce qu'il régit indistinctement tous les meubles; mais il faut le suivre *mutatis mutandis*, selon le langage de l'école. C'est à dire qu'il ne faut en introduire dans le droit maritime que ce qui peut y pénétrer sans contrarier les dispositions spéciales à ce droit (2). Voilà la règle avec sa restriction. On voit que pour les mettre en pratique, il faut surtout préciser deux choses : en premier lieu, la théorie exacte de l'art. 2279; ensuite, les dispositions particulières aux navires qui peuvent en gêner l'application.

Voyons d'abord le système dont l'art. 2279 est l'expression.

(1) L. 80, Dig., De reg. juris.

(2) Suprà, t. 1, Introd., n° 29.

599. Cet article, comme je l'ai dit plus haut, a pour but et pour objet d'empêcher absolument la revendication des meubles contre les tiers possesseurs de bonne foi. C'est là ce que veut dire la phrase un peu obscure : « En fait de « meubles, la possession vaut titre. » Pour atteindre ce résultat, la loi se sert de la possession, à qui elle fait jouer successivement deux rôles fort importants. D'abord comme équivalent, puis comme purification du titre de propriété (1).

Je m'explique.

B est détenteur d'un meuble qu'il possède de bonne foi. C le revendique contre lui. B lui répond : Ce meuble est à moi. Je n'ai pas de titre, il est vrai; mais je n'en ai pas besoin. Ma possession m'en tient lieu. En fait de meubles, possession vaut titre. Voilà le premier rôle que joue la possession. Elle est le signe, l'indication du droit de propriété.

Mais ce n'est pas tout. Notre revendiquant ne s'arrête pas en chemin. En face d'un adversaire qui se renferme dans sa possession, voici qu'il entreprend d'en prouver les vices. Il démontre, par exemple, qu'il était à une époque antérieure propriétaire du meuble litigieux; qu'il l'a confié en dépôt à une tierce personne, et que c'est cette personne qui l'a transmis au détenteur actuel. Il ajoute : On ne peut transmettre à autrui plus de droits qu'on n'en a soi-même. Or, un dépositaire n'a aucun droit de propriété. Donc, c'est à moi seul que le meuble a toujours appartenu; il doit m'être rendu. Raisonnement irrésistible, à coup sûr. Mais ici, la possession intervient de nouveau.

(1) C'est ce qu'exprimait très-bien Bourjon, à qui le législateur a emprunté la formule de l'art. 2279 : « Personne, par rapport aux « meubles, n'exige un titre qui soit tout ensemble justificatif et « translatif de propriété, et sur ce, chacun se confie et se contente « de la possession; elle est donc suffisante. » (Droit commun de la France, tit. 22, ch. 5, n° 1.)

Elle purifie pour le détenteur l'origine de son acquisition. Il peut répondre encore : Je possède ; et cette défense est triomphante, parce que sa possession vaut titre. Elle vaut titre parfait, comme s'il venait du véritable propriétaire. En un mot, la possession, fût-elle d'un jour, éteint absolument le droit de ce propriétaire, pour ne plus laisser subsister que celui du possesseur de bonne foi (1).

Voilà dans son ensemble le mécanisme de l'art. 2279. Nous avons à chercher maintenant sur quelles bases il repose et quelles sont les causes qui l'ont fait admettre. C'est par là que nous allons apprendre dans quelle mesure ces divers effets de la possession peuvent se produire à l'égard des navires.

600. A ce sujet, deux questions se présentent.

La première est de savoir pourquoi le tiers possesseur d'un meuble ordinaire peut se dispenser de représenter un titre qui lui en donne la propriété et se borner à invoquer sa possession.

La réponse est sur toutes les lèvres : c'est que les objets ordinaires peuvent se transmettre verbalement, c'est à dire sans aucun titre écrit. Ils passent de main en main sans que leurs évolutions soient constatées par des actes. « *Sur ce,* « *chacun se confie et se contente de la possession,* » selon le mot si vrai de Bourjon. Telle est la pratique journalière. En conséquence, on comprend que la loi, lorsqu'elle trouve un meuble chez un tiers de bonne foi, ne lui demande pas un titre qui le plus souvent n'existe point. Elle se contente de le présumer d'après la possession qui est le plus apparent de ses effets.

Ceci posé, on demande si la possession peut avoir la même énergie à l'égard des navires? Je réponds : Non, parce que ces objets, quoique meubles, sont régis par des dispositions qui n'admettent pas la même facilité de trans-

(1) M. Troplong, Prescription, n° 1043.

mission. Pour transférer la propriété des navires, il faut toujours un acte écrit, c'est à dire un titre. Dès lors, l'autorité de la possession est énervée en ce qui les concerne. Leur appliquer la disposition générale de l'art. 2279 serait violer la règle de l'art. 195 du Code de commerce qui leur est spéciale. C'est donc une conséquence implicite mais nécessaire de ce dernier article, que la prescription des navires, lorsqu'elle veut se passer de la possession trentenaire, ait un titre pour fondement (1). Au surplus, est-il même bien certain que ce soit là une véritable exception apportée à l'art. 2279? Ne serait-il pas plus exact de n'y voir qu'une application particulière de cet article? N'est-il pas impossible au possesseur d'un navire de remplir la condition de bonne foi qui est exigée pour prescrire, sans un titre au moins apparent?

Toutes ces raisons me font penser que la cour de Bruxelles, en appliquant comme elle l'a fait l'art. 2279 au possesseur d'un navire, a méconnu les différences essentielles qui distinguent l'acquisition de ce meuble de celle des objets ordinaires. Aussi, à l'exception de M. Merlin, tous les auteurs qui admettent la prescription des navires par une possession moindre de trente ans sont d'accord pour exiger de celui qui invoque cette prescription la représentation d'un juste titre (2), c'est à dire d'un titre translatif de propriété (3).

(1) Cette corrélation qui existe entre la nécessité d'un acte écrit pour acquérir la propriété et celle d'un titre pour prescrire est le lien qui unit visiblement ces deux articles du Code de commerce espagnol :

Art. 586. Toute translation de propriété d'un navire, quelle que soit la forme dans laquelle elle a lieu, *doit être constatée par acte public.*

Art. 587. La possession d'un navire *sans titre d'acquisition* n'attribue la propriété au possesseur qu'autant qu'elle a continué pendant l'espace de trente ans. (St-Joseph, p. 56.)

(2) Voy. sur le sens légal de ce mot, M. Troplong, Prescription, n° 873.

(3) Pardessus, t. 3, n° 617.— Dageville, t. 2, p. 617.

601. Vient maintenant notre seconde question.

Ce titre produit par le possesseur de bonne foi peut être vicieux, en ce qu'il émane d'une personne qui n'avait pas le droit de le constituer. C'est, par exemple, un acte de vente consenti *a non domino*. Il faut donc que la possession purifie ce vice originel. Mais quelle est la possession nécessaire lorsque la chose litigieuse est un navire? Suffit-il d'une simple possession comme pour les meubles ordinaires, ou faut-il quelque chose de plus?

Sur ce terrain, je rencontre de nouveau la cour de Bruxelles qui se courbe sous l'autorité toute-puissante de l'art. 2279; mais je crois qu'à ce point de vue son erreur est peut-être plus saillante encore que sur la question du titre. Tout le monde sait, en effet, que sous ce rapport l'art. 2279 n'est lui-même que l'application de cette règle plus générale que les meubles n'ont pas de suite (1). Tant que ma chose demeure aux mains de celui à qui je l'ai confiée, mon droit de propriété reste tout entier; je puis la recouvrer par une revendication utile. Mais si ce dépositaire infidèle la transmet à un tiers de bonne foi, ce déplacement suffit pour changer ma position. Les meubles n'ont pas de suite : c'est à dire que je ne puis poursuivre ma chose entre les mains de ce tiers détenteur. Donc le seul fait de sa possession a suffi pour éteindre mon droit et purifier son titre. Voilà le fondement incontesté de l'article 2279 en cette partie.

Mais à l'égard des navires, le droit de suite existe (2). Par conséquent, il n'est pas possible qu'une règle fondée sur ce qu'il n'existe pas leur soit applicable au même degré et dans les mêmes conditions. Autrement, on arrivera à cette conséquence choquante que de simples créanciers pourraient exercer leur droit sur le navire, tandis que le droit de propriété lui-même serait paralysé. Un ancien vendeur,

(1) M. Troplong, Prescription, nº 1043.
(2) Supra, t. 1, nº 42.

par exemple, serait fondé à rechercher le tiers détenteur pour avoir payement du prix du navire qui ne lui a pas été payé, et celui qui en a été privé au mépris de son droit serait désarmé. Ces inégalités sont inadmissibles. Puisque les navires « ont suite, » c'est pour tous les droits et pour tout le monde. Donc, l'art. 2279 ne peut pas être immédiatement opposable au propriétaire évincé. Ce serait la violation flagrante de l'art. 190 du Code de commerce.

602. N'allons pas pourtant en conclure avec MM. Boulay-Paty et Alauzet qu'il ne le sera jamais. Si son application est momentanément suspendue, c'est que le navire n'est pas encore en état de la recevoir; mais le droit de suite qui y fait obstacle n'est pas éternel. Il peut disparaître par l'accomplissement des formalités prescrites par les art. 193 et 194 du Code de commerce; et lorsqu'il aura disparu, le navire rentrera pour le tiers détenteur dans les conditions d'un meuble ordinaire inaccessible au droit de suite. Eh bien! alors aussi, l'art. 2279 rentrera dans le plein exercice de son autorité. La possession du tiers détenteur venant se joindre à sa bonne foi suffira pour purifier le vice de son titre; et le propriétaire dépouillé sera non recevable à l'inquiéter. C'est à dire, en d'autres termes, que la propriété des navires se trouve acquise par la simple possession de bonne foi, mais à la double condition : 1° qu'elle s'appuie sur un titre; 2° que le tiers détenteur ait rempli les formalités prescrites pour éteindre le droit de suite. C'est l'art. 2279 du Code Napoléon tempéré par l'art. 190 du Code de commerce. *Generi per speciem derogatur.*

Voilà, selon moi, comment se justifie pleinement la règle posée par M. Pardessus et admise par quelques autres auteurs, sans recourir à des arguments d'analogie ou des considérations qui sont des soutiens trop fragiles. Avant

tout, les textes. Si on veut se donner là peine de les bien étudier dans leurs causes et dans leurs effets, ils se chargeront de tout expliquer.

603. Répondrai-je maintenant aux objections de détail dont cette conclusion a été l'objet ? C'est une tâche qui me paraît facile.

Ainsi, on fait remarquer d'abord que l'extinction du droit de suite organisée par l'art. 193 du Code de commerce n'est applicable qu'aux créances et non à la propriété; que les déchéances sont de droit étroit et qu'on ne peut étendre au propriétaire ce qui n'est relatif qu'aux créanciers (1).

Je concéderai volontiers toutes ces propositions. Mais aussi n'est-ce pas en vertu de l'art. 193 que l'acquéreur *a non domino* efface le vice de son titre dans les conditions que je viens d'exprimer. C'est en vertu de l'art. 2279 du Code Napoléon. L'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 193 n'intervient ici que pour permettre l'application du droit commun à cet objet particulier qu'on appelle le navire. L'objection pouvait être sérieuse du temps de Valin, lorsque le silence ou l'incohérence de la loi ordinaire n'eussent permis d'invoquer que les textes de l'Ordonnance relatifs au droit de suite; mais elle ne l'est plus depuis que les navires, comme tous les meubles, se trouvent enveloppés dans la disposition générale de l'art. 2279, à moins que des principes exceptionnels ne permettent de les y soustraire.

Et notez que, loin d'étendre une déchéance, cette marche a précisément pour résultat de la restreindre. Car enfin, d'après les textes, il est certain que l'art. 2279 serait immédiatement applicable au navire comme il l'est à tous les autres meubles. On veut qu'il ne le soit pas parce que « les mêmes motifs qui ont fait modifier les principes sur « les meubles en ce qui concerne l'affectation aux dettes,

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 353.

« semblent aussi commander une modification à ceux qui « regardent l'acquisition par prescription (1). » Soit; mais si ce sont les mêmes motifs, ils doivent produire les mêmes conséquences. J'ignore du moins comment, s'ils sont les mêmes, ils pourraient avoir pour le propriétaire des résultats plus étendus qu'ils n'en ont pour les créanciers. Or, quels sont ces résultats pour les créanciers? C'est de leur permettre le droit de suite jusqu'à ce qu'il ait été éteint par les moyens qu'indique la loi. C'est donc aussi ce qui doit avoir lieu pour le propriétaire, et rien de plus. Les effets de l'art. 2279 se trouvent, non pas annihilés, mais seulement retardés, jusqu'à ce que l'exécution de l'art. 193 les ait rendus possibles. Loin donc que cet art. 193 serve d'instrument à l'extension d'une déchéance, c'est lui qui vient ralentir la rapidité de la prescription organisée par le droit commun.

604. Une autre considération qui s'est encore produite consiste à faire remarquer que, dans ce système, le droit du propriétaire se trouve prescrit par un délai bien court (2). A quoi on pourrait répondre que, dans le système de la seule prescription trentenaire, le tiers acquéreur de bonne foi se trouve exposé pendant un temps bien long. N'est-ce donc pas un inconvénient, et même un péril, qu'une menace aussi prolongée pesant sur la propriété et la rendant incertaine? Et lorsque cette perplexité a pour cause, non le fait du possesseur qui est de bonne foi, mais celui du propriétaire qui a été négligent, y a-t-il une grande urgence à sacrifier absolument le premier au second?

Au surplus, puisque nous abordons le chapitre des considérations, c'est ici que la raison d'analogie présentée par M. Pardessus va acquérir toute sa force (3).

(1) M. Boulay-Paty, t. 1, p. 169.
(2) M. Alauzet, t. 3, p. 30.
(3) Suprà, n° 596.

Le grand, le sérieux argument des partisans de la prescription trentenaire, c'est le respect que leur inspire « *le droit sacré de la propriété* (1). » Ce sentiment est vrai ; il est celui de la loi aussi bien que de la philosophie ; mais il faut prendre garde de l'altérer par des préférences qui le rendraient injuste. Oui, en effet, la propriété est sacrée, mais il faut aussi qu'elle se montre vigilante. Or, la vigilance à laquelle il sagit de s'astreindre ici est-elle si exorbitante? N'oublions donc pas que, lorsque la loi affecte une chose à la garantie d'une créance, elle permet que le créancier acquière sur cette chose un droit, moins étendu peut-être sous certains rapports, mais de même nature que celui du propriétaire : c'est à dire un droit réel qui embrasse la chose, qui l'enveloppe, la domine et la suit. Eh bien ! lorsque ce droit se trouve éteint dans de certaines conditions, pourquoi le droit de propriété lui-même survivrait-il ? Où est la cause rationnelle d'une telle faveur ?

Aux yeux de la justice abstraite, j'ose dire qu'il n'y en a pas. En tout cas (et ceci va droit à la question), il est vrai d'ajouter qu'il n'est point dans l'esprit de la loi de consacrer cette inégalité. Loin de là : elle a toujours soumis aux mêmes règles, et la prescription du droit réel des créanciers, et celle du droit de propriété. J'ai déjà parlé de cette assimilation au sujet des immeubles (2). Il semble que l'art. 2180 ait cherché la forme du langage la plus propre à la rendre saillante (3). Pour les meubles, c'est la même chose. La simple possession d'un tiers est un obstacle insurmontable aussi bien contre le propriétaire dépouillé que contre les créanciers. Après cela je demande ce que le législateur aurait dit s'il se fût spécialement expliqué sur les conditions

(1) M. Boulay-Paty, t. 1, p. 353.

(2) Suprà, n° 596.

(3) La prescription des privilèges et hypothèques « *est acquise par* « *le temps reglé pour la prescription de la propriété.* »

de la prescription nécessaire pour consolider la propriété d'un navire transmise par un titre vicieux? Je demande s'il eût abandonné ce système général pour créer une exception que rien ne commande? Mais, je le répète, il n'avait point à donner cette explication particulière, parce qu'il avait déjà déposé dans les art. 2279 du C. Nap. et 190 du C. de com. la règle à laquelle il se fût infailliblement arrêté.

605. A la suite de ces développements sur la prescription, vient se placer naturellement l'examen d'une question déjà annoncée et dont la solution se rattache aux détails qui précèdent. C'est celle de savoir à qui doit rester la propriété d'un navire successivement vendu à deux acheteurs, avec cette circonstance que l'un d'eux a été mis en possession réelle du bâtiment. Nous savons déjà que le droit commun contient à ce sujet une règle précise formulée par l'art. 1141 du C. Napoléon. Il y est décidé d'une manière générale que la préférence doit être accordée à celui des deux acheteurs qui a été mis en possession réelle de la chose vendue. Mais il faut savoir maintenant si cette règle est applicable à la vente des navires.

J'ai dit ailleurs que je démontrerais la négative (1). Il me semble que cette démonstration se trouve singulièrement avancée par la discussion dont l'art. 2279 vient d'être l'objet. Tout le monde reconnaît, en effet, que l'art. 1141 n'est que l'application à un cas particulier, soit de la maxime qu'en fait de meubles possession vaut titre (2), soit de cet autre principe que les meubles n'ont pas de suite (3). Or, à ces deux points de vue, nous rencontrons dans le droit ma-

(1) Suprà, nº 496.

(2) Ibid.

(3) C'était l'origine qu'on lui donnait au conseil d'Etat. — Ces deux origines sont également vraies, car au fond elles sont les mêmes. Elles ne diffèrent que par leur formule.

ritime des règles contraires à celles qui gouvernent les meubles ordinaires. D'une part, les navires sont susceptibles du droit de suite ; et, d'un autre côté, cette première différence nous a conduits à cette autre que l'art. 2279 ne leur était point applicable tant que le droit de suite n'avait pas été éteint par les voies légales. Par conséquent, l'art. 1141 ne l'est pas non plus : car il est impossible que le principe soit modifié dans ses bases essentielles, sans que les corollaires reçoivent la même atteinte. « *Cum principalis « causa non consistit, nec ea quidem quæ sequuntur locum « habent* (1). »

Dira-t-on que l'art. 1141 est général et absolu; qu'il s'applique à tous les meubles; qu'il n'y a pas lieu de distinguer là où la loi ne distingue point? Je réponds que la loi a distingué. Non, il est vrai, dans l'art. 1141, mais ailleurs. Nous allons le voir en pénétrant au fond des choses.

Un navire m'est vendu et non livré. Je n'en ai pas la possession réelle, mais j'en ai la propriété. Mon droit est incontestable. Cependant, quelques jours après, le même bâtiment est vendu à un autre qui en prend possession; et lorsque je viens à revendiquer contre lui, il m'oppose sa possession. Ce serait un argument invincible s'il s'agissait d'une chose sur laquelle le droit de suite n'eût pas de prise. Je devrais m'arrêter devant un tiers détenteur. Mais le navire est soumis à ce droit. Donc, moi qui en suis devenu propriétaire avant la seconde vente, je suis fondé à le rechercher dans toutes les mains. Ou il faut nier le droit de suite, ou cette conséquence est forcée. C'est pourquoi je dis que l'art. 190 du C. de comm. déroge en ce qui touche les navires à l'art. 1141 du C. Nap. *Generi per speciem derogatur.* La dérogation n'est pas expresse sans doute; mais elle résulte de l'incompatibilité évidente des deux dispositions.

Ainsi donc, en principe, l'art. 1141 du C. Nap. n'est

(1) L. 129, § 1, Dig., De reg. juris.

point applicable à la vente des navires, pas plus qu'il ne l'est aux immeubles qui sont également susceptibles du droit de suite. La situation qu'il a en vue se trouvera ici régie par des considérations étrangères à la possession. Comme pour les immeubles, c'est à la propriété qu'il faut s'attacher. En d'autres termes, l'acheteur préféré sera celui qui aura le premier fait transcrire en douane, si le navire était francisé, parce que l'autre vente non transcrite ne lui est pas opposable (1); ou ce sera le premier en date, si le navire n'était pas francisé, parce que la vente seule l'a investi de la propriété (2). Enfin il pourra faire valoir son droit jusqu'à ce que l'acheteur qui a été mis en possession l'ait prescrit en faisant disparaître le droit de suite par un voyage en mer sous son nom et à ses risques. C'est l'application des principes que je développais il y a un instant (3).

Article 196.

La vente volontaire d'un navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur.

En conséquence, nonobstant la vente, le navire ou son prix continue d'être le gage desdits créanciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente pour cause de fraude.

SOMMAIRE.

606. Origine historique de cet article. — Il a pour objet, non de créer une position exceptionnelle aux créanciers dont le gage a été vendu en voyage, mais de maintenir leurs droits intacts.

607. Cependant, la vente du navire en voyage place par le fait les créanciers dans une situation particulière, en ce sens que le voyage commencé ne peut servir pour éteindre leur droit de suite.

(1) Suprà, n° 512.

(2) Suprà, n°s 493 et suivants.

(3) Suprà, n° 602.

608. Quand un navire est-il réputé en voyage dans le sens de cet article ? — Le commencement du voyage se détermine par la prise des expéditions.

609. De la fin du voyage. — On a soutenu que le navire était en voyage tant qu'il n'était pas rentré dans le port de son immatricule. — Réfutation.

610. Autre système d'après lequel le voyage ne serait fini qu'autant que le navire est revenu au port de départ. — Critique.

611. Le navire cesse d'être en voyage dès que la navigation pour laquelle il a mis en mer est terminée.

612. Droits des créanciers sur le navire vendu en voyage. — 1° Ils peuvent attaquer la vente pour cause de fraude.

613. 2° Si la vente est sincère, ils doivent la respecter. — Preuve qu'ils n'ont pas l'action révocatoire que leur accordait Valin.

614. Mais ils conservent néanmoins un droit sur le navire. — Dissentiment avec M. Dageville.

615. Comment leur droit peut s'exercer sur le navire ou sur le prix. Confirmation de la théorie présentée sous l'art. 193, sur les effets du droit de suite.

COMMENTAIRE.

606. Nous avons vu par l'article précédent que le navire pouvait valablement être vendu quoiqu'il fût en voyage. L'art. 196 du C. de com., revenant sur cette idée, ajoute que cette vente ne préjudicie pas aux créanciers du vendeur. On n'aperçoit pas, au premier abord, la nécessité d'une telle disposition; car on pourrait affirmer la même chose, et avec une égale justesse, de la vente volontaire du navire étant dans le port. Nous avons vu, en effet, que malgré cette aliénation les droits des créanciers continuaient de subsister sur le bâtiment vendu, jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acquéreur. Mais la décision de l'art. 196 doit son origine à des causes que l'histoire de l'ancien droit maritime nous révèle et auxquelles il faut accorder un moment d'attention si l'on veut bien préciser la portée du texte dont l'examen va nous occuper.

J'ai parlé ailleurs de la discussion qui s'était élevée

entre les jurisconsultes sur le point de savoir si les engagements contractés par le propriétaire d'un navire engendraient de plein droit une hypothèque tacite sur le bâtiment. La question était très-controversée (1). Mais ce qui paraît ne l'avoir jamais été, c'est le droit pour le propriétaire d'affecter son navire, par une convention expresse, à la garantie de ses obligations. Là-dessus, tout le monde était d'accord (2). Or, comme le droit romain, généralement adopté à cette époque, reconnaissait le droit de suite sur les meubles aussi bien que sur les immeubles, il en résultait que, même après la vente dont il était l'objet, le navire continuait d'être le gage des créanciers auxquels il avait été affecté. Cependant, cette conséquence parut présenter des inconvénients pour le cas particulier où le bâtiment était vendu en voyage; et alors on imagina de soustraire, pour cette hypothèse spéciale, les navires au droit de suite des créanciers. Nous en trouvons la preuve dans un très-ancien Code maritime de Lubeck, qui porte la date de 1240. Voici ce qu'on y lit :

« Si quelqu'un, après avoir hypothéqué son navire, le « conduit en un lieu étranger et le vend, le navire cesse « d'être le gage du créancier; mais si le navire revient « dans la Trave (3), il redevient le gage du créancier « comme avant son départ (4). »

(1) Suprà, t. 1, n° 75.

(2) Loccenius, De jure marit., liv. 3, ch. 2, n° 2. — Stypmanus, Jus marit., 4e part., ch. 5, n° 3.

(3) Rivière qui passe à Lubeck.

(4) Art. 146. — Coll. des lois marit., t. 3, p. 402.

Le retour du navire faisait-il renaître le droit du creancier quoique le bâtiment ait changé de proprietaire pendant le voyage ? On pourrait le penser, d'après le texte. C'est aussi l'interpretation que lui donne Loccenius. (Liv. 3, ch. 3, n° 3.) Mais Stypmanus est d'un autre avis. Il pense que le créancier ne reprenait ses droits sur le bâtiment revenu, qu'autant qu'il n'avait pas été vendu. « Si debitor cum navi redit, *nec illa vendita est,* recidit in causam

Cette mesure était fort grave. Aussi tenta-t-on de s'y soustraire. Dans ce but, par exemple, le créancier à qui l'hypothèque était consentie stipulait que le navire resterait dans le lieu où il se trouvait. Mais ces conventions étaient regardées comme contraires à la nature du navire dont on répétait avec le droit romain : *Ad hoc paratur ut naviget;* et, en conséquence, elles n'obtenaient point la sanction de la justice (1). En tous cas, il est certain que ces détours n'ébranlèrent point l'autorité du Code de 1240 : car sa disposition se trouve reproduite dans une loi générale de 1586 (2), qui est encore aujourd'hui en vigueur (3).

Ce n'est pas tout. Lubeck était une des plus importantes villes maritimes du moyen âge. Elle figurait, comme on sait, à la tête de la fameuse ligue hanséatique. Elle était surtout citée pour la supériorité de ses lois maritimes auxquelles on recourait dans beaucoup de pays comme à la raison écrite, lorsque la législation indigène était muette (4). C'est pourquoi la disposition relative à la vente du navire en voyage s'étendit peu à peu; et les jurisconsultes qui ont écrit sur le droit maritime nous la présentent comme formant une sorte de droit commun en Hollande (5), en Danemark (6), en Prusse et dans les contrées voisines (7).

Fut-elle de même admise en France? Aucun document

« pignoris, cessante causa dispositionis. » (Loc. cit., nº 10.). Au surplus, peu nous importe. Ce qui est certain, c'est que la vente du navire en voyage était gouvernée par des regles exceptionnelles.

(1) Stypmanus, loc. cit., nº 8.

(2) Coll. des lois marit., t. 3, p. 437.

(3) M. Pardessus, ibid., p. 396.

(4) M. Pardessus, loc. cit., p. 391.

(5) Stypmanus, loc. cit.

(6) Weilderkop, Introd. in jus naut., liv. 3, tit. 10, ch. 122.

(7) Loccenius, liv. 3, ch. 3, nº 3.

positif ne nous renseigne à cet égard. Mais le caractère cosmopolite qu'avaient les lois maritimes, avant notre ordonnance de la marine (1), permet de croire sans témérité qu'elle tenta au moins de s'y introduire. Ce qui me paraît indubitable, c'est que le législateur français de 1681 n'avait pas d'autre but que de lever toute équivoque à ce sujet, lorsqu'après avoir reconnu d'une manière générale le droit de suite sur les navires, il ajouta ces mots qui ont passé dans notre article : « La vente du na- « vire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers. »

On voit maintenant quelle est la raison d'être de cette disposition qui tout d'abord paraît superflue. Ceci nous permet, comme je le disais plus haut, d'en mesurer bien exactement la signification. On aperçoit, en effet, qu'elle n'a pas pour objet, comme on l'a quelquefois pensé, de constituer aux créanciers une position à part lorsque le navire qui leur sert de gage est vendu pendant son voyage. Son but est tout autre. Il tend uniquement à les maintenir, contrairement à ce qui se passe dans certains pays, sous l'empire des règles qui gouvernent les créanciers du navire vendu dans le port. Ils ont les mêmes droits, mais ils n'en ont pas d'autres. L'art. 196 les leur conserve; il empêche qu'on ne soit tenté d'y porter atteinte; mais il ne leur confère aucun privilége. En un mot, ils demeurent purement et simplement sous l'empire des art. 190 et 193 : c'est à dire que leur droit de suite est maintenu sur le navire vendu en voyage, comme il le serait sur le navire vendu dans le port, mais qu'il se trouve éteint dès que le bâtiment a fait un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acheteur.

Voilà le sens vrai de notre article.

607. J'ajoute cependant qu'en fait, sinon en principe, la situation des créanciers dont le gage a été vendu en voyage est, sous un certain rapport, différente de ce

(1) Suprà, t. 1, Introd., n° 17.

qu'elle serait si le navire avait été aliéné dans le port. Cette différence provient de la nature des moyens adoptés par la loi pour éteindre le droit de suite qui grève les navires. Une courte réflexion va le faire toucher du doigt.

Je suppose que la loi ait choisi comme moyen d'extinction du droit de suite un simple délai après la vente; qu'elle ait dit, par exemple : Le droit des créanciers auxquels est affecté le navire sera éteint à défaut par eux d'avoir formé opposition dans les six mois qui suivront la vente. Dans cette hypothèse, il est clair que la position de tous les créanciers serait exactement la même, en fait comme en droit, soit que le navire ait été vendu dans le port, soit qu'il ait été aliéné en voyage. Mais la loi ayant prescrit pour éteindre le droit de suite un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acheteur, il en résulte nécessairement que cette similitude ne peut plus exister au même degré. En effet, lorsque le navire est vendu dans le port, le premier voyage qu'il fera peut être utilisé pour l'extinction du droit des créanciers. Il suffit pour cela que l'acheteur le mette sous son nom et à ses risques en faisant opérer la mutation en douane et en requérant les expéditions en son nom. Au contraire, lorsque le navire est vendu en voyage, fût-il dans un port de relâche, sa navigation postérieure ne peut pas servir à éteindre le droit de suite, puisqu'elle se fait sous le nom du vendeur. « Tout ce que pourrait faire « l'acquéreur, disait Valin à ce sujet, ce serait de faire « enregistrer son contrat au greffe de l'amirauté avec dé- « claration qu'il entend que le voyage soit continué à son « nom et à ses risques; mais cela ne serait pas notoire, « comme les expéditions du navire prises au nom du pro- « priétaire vendeur, sur la foi desquelles expéditions ses « créanciers ont le droit de se tenir tranquilles, sans au- « cun soupçon d'une pareille vente (1). »

A quoi j'ajouterai qu'aujourd'hui la mutation en douane

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 3, t. 1, p. 606.

serait elle-même impraticable, puisqu'elle résulte, non-seulement d'une transcription sur les registres de la douane, mais encore d'une mention au dos de l'acte de francisation qui voyage avec le navire (1).

Je le répète, cette différence entre les deux situations ne porte pas, à proprement parler, sur le droit; car, en point de droit, un voyage en mer sous le nom et aux risques de l'acheteur suffit, dans toutes les hypothèses, pour écarter les créanciers. Mais la différence résulte du fait, en ce sens que, dans un cas, le navire peut immédiatement entreprendre le voyage défini par les art. 193 et 194, tandis que, dans l'autre, il ne le peut faire qu'après avoir terminé d'abord celui qu'il a commencé sous le nom et aux risques du vendeur.

608. C'est là, du reste, ce qui donne de l'intérêt à la question de savoir à quels signes on reconnaît qu'un navire a été vendu en voyage. Autrement, on conçoit que cette recherche serait oiseuse, puisqu'au fond le droit des créanciers demeure le même et ne peut être éteint que par les mêmes moyens. Mais dès là que le voyage commencé ne peut servir à cette extinction, il devient important de préciser quand il est censé commencé et quand il doit être réputé fini. Occupons-nous donc de ce double objet.

Voyons d'abord ce qui constitue le commencement du voyage.

En fait, il est certain qu'un navire n'entre en voyage que par sa sortie du port de départ. C'est pourquoi l'on pourrait prétendre qu'il n'est point en voyage tant qu'il n'a effectué cette sortie; que, fût-il muni de ses expéditions, il serait prêt à mettre à la voile et non en voyage (2). Cependant l'on admet plus généralement que le voyage du bâtiment est censé commencé, au point de vue de notre

(1) Suprà, n° 190 et art. 226 C. com.
(2) Art. 215 Cod. comm.

article, dès que le capitaine a pris ses expéditions pour son départ (1).

Quant à moi, cette solution me paraît la seule conforme, je ne ne dirai pas au texte, puisqu'il n'y en a aucun, mais à l'esprit véritable de la loi. Pourquoi, en effet, recherchons-nous si le navire a commencé son voyage? Ce n'est pas pour en faire résulter des droits plus ou moins étendus au profit des créanciers, puisque nous savons que cette circonstance ne leur en donne ni ne leur en enlève aucun. Pourquoi donc cette recherche? C'est dans l'unique but de savoir si la navigation qui va être entreprise doit être considérée comme faite sous le nom de l'acheteur et peut servir à éteindre le droit de suite des créanciers. Or, qu'est-ce qui détermine le nom sous lequel s'accomplit un voyage maritime? Nous le savons : c'est la délivrance des expéditions (2). Par conséquent, dès le moment de cette délivrance, le voyage futur s'est trouvé placé sous le nom du vendeur qui les a requises et obtenues. Matériellement, sans doute, le voyage n'est pas commencé; mais les choses, néanmoins, ne sont plus entières. On a fixé les conditions dans lesquelles se ferait le voyage, et lorsqu'il s'accomplit, il se réfère à ces indications qui l'ont précédé et annoncé. Sur la foi de ces expéditions, comme dit Valin, les créanciers ont le droit de se tenir tranquilles. Le voyage qui se fera n'aura point d'effet contre eux.

609. Maintenant, à quel moment le navire cesse-t-il d'être en voyage? En d'autres termes, quand finit son voyage?

Ici plusieurs systèmes.

Ainsi l'on a soutenu d'abord que le voyage du navire ne se terminait que par sa rentrée dans le port de son immatricule, c'est à dire dans le port où il a été francisé. D'où

(1) Pardessus, t. 3, n° 950.— Alauzet, t. 3, n° 1078.

(2) Suprà, n° 375.

il résulterait que la vente d'un bâtiment aurait toujours pour objet un navire en voyage lorsqu'il serait hors du port d'immatricule; et par voie de conséquence, que ce bâtiment ne pourrait faire le voyage en mer destiné à se libérer qu'après être préalablement rentré dans ce port.

On disait à l'appui de cette opinion : Un navire, comme un individu, a un domicile. Ce domicile est le port où il est immatriculé. C'est là qu'il doit effectuer son retour, retour qui est même garanti par un cautionnement. Dès lors, le navire est en voyage dès l'instant où il quitte ce port, et il continue d'être en voyage tant qu'il n'y est pas rentré. En un mot, le navire en voyage est celui qui ne se trouve pas dans le port de sa matricule, de même que l'individu en voyage est celui qui ne se trouve pas dans son domicile.

Ceci ne manque pas d'originalité peut-être, mais certainement de vérité. La cour d'Aix, à qui ces raisonnements étaient soumis, n'en a tenu aucun compte (1). Sur quoi reposent-ils en effet? Sur une sorte de lien nécessaire que l'on établit entre le navire et le lieu de sa francisation. Or, ce lien n'existe ni en droit ni en fait.

En droit, l'acte de francisation n'est qu'une simple déclaration de nationalité et pas autre chose. A ce titre, il établit si l'on veut une relation entre le navire et la nation dont il est autorisé à porter le pavillon, mais aucune avec l'arrondissement particulier dans lequel l'acte est dressé. On ajoute cependant que le navire contracte l'obligation d'y effectuer son retour, et que ce retour est même garanti par un cautionnement. C'est une confusion. Le cautionnement auquel est assujetti le propriétaire d'un navire a pour but de garantir l'exécution de toutes les obligations qui lui sont imposées par les lois de police maritime (2).

(1) Arrêt du 22 déc. 1824. (Rec. Mars., 5. 1. 18.) Il est vrai de dire pourtant que la cour les a éludés plutôt que réfutés.

(2) Loi du 27 vendemiaire an II, art. 16.

Or, en admettant que, parmi ces obligations, celle de rentrer dans le port de francisation à un moment donné puisse se rencontrer quelquefois, c'est là une nécessité exceptionnelle, accidentellement imposée dans un but de surveillance politique, et non une obligation générale, résultant ordinairement de la francisation.

En fait, le lien dont on parle n'existe pas davantage. Car il arrive très-souvent qu'un navire francisé dans un port le quitte après la francisation et n'y revient jamais (1). Il s'établit dans un autre où il reçoit ses armements, d'où il part pour ses voyages, où il rentre après ses expéditions. Nous avons à Rouen des chantiers où se construisent des navires importants. C'est à la douane de Rouen qu'on les francise. Or, il en est qui, une fois mis à l'eau, sont partis pour le Havre où ils ont été armés et expédiés, et n'ont jamais reparu dans le port de Rouen. La même chose existe à Marseille, dont les plus beaux navires sont construits à la Seyne ou à la Ciotat, et francisés dans ce dernier port ou dans celui de Toulon, qu'ils quittent une fois pour n'y jamais rentrer (2).

Ainsi donc, outre que le système dont je m'occupe ne trouve aucun appui dans la loi, on peut dire qu'il est inconciliable avec les procédés ordinaires de la pratique générale.

Maintenant, veut-on quelque chose de plus? Qu'on le juge par ses conséquences. Je viens de citer l'hypothèse d'un navire francisé dans un port où il ne rentre jamais. Eh bien! ce bâtiment sera donc en voyage pendant toute son existence, puisqu'il n'est pas rentré à ce qu'on appelle son domicile! Il aura fait vingt expéditions aux colonies, dans les mers du Nord ou du Levant : n'importe! Il n'aura pas terminé un seul voyage. S'il est vendu, ce sera tou-

(1) C'est ce qu'on faisait remarquer très-justement dans l'affaire jugée à Aix. (Rec. Mars., loc. cit.)

(2) Rec. de Marseille, ubi supra.

jours la vente d'un navire en voyage, et l'extinction du droit de suite sera à tout jamais impossible, puisqu'il n'aura jamais terminé le voyage commencé sous le nom du vendeur.

En sens inverse, les résultats ne seraient pas moins étonnants. Voici, par exemple, un navire immatriculé dans le port de Saint-Malo. Il est frété pour un voyage du Havre en Afrique, avec escale dans le port de sa francisation qui se trouve sur sa route. Osera-t-on soutenir qu'au moment où il entre dans ce dernier port il cesse d'être en voyage? Prenez-y garde : il le faut, si le système est vrai. Si un navire est en voyage tant qu'il est éloigné du port d'immatricule, il cesse nécessairement d'y être dès qu'il revient dans ce port. Mais, encore une fois, osera-t-on heurter aussi violemment la vérité des faits? Cela me paraît impossible. Disons donc que le lieu de la francisation du navire est et doit rester complétement étranger à la question qui nous occupe.

610. Dans un second système, on prétend qu'il faut voir la fin du voyage commencé dans la rentrée du navire au port de départ (1).

Ici donc on ne prend plus tel ou tel point fixe et uniforme auquel le navire doit absolument toucher pour cesser d'être en voyage. On accepte le point quelconque d'où il est parti. Néanmoins on retombe en partie dans le système précédent, en établissant encore un lien nécessaire entre le navire et le port qu'il a quitté pour se mettre en voyage. On suppose, en un mot, que le port d'arrivée doit être forcément le port de départ.

C'est encore, à mon sens, une solution trop absolue. Pour le démontrer, je demande à préciser les faits; car c'est surtout par ce moyen qu'on arrive à mieux saisir ces nuances délicates.

(1) M. Pardessus, t. 3, n° 950. — M. Alauzet, t. 3, n° 1078.

Je suppose donc qu'un navire est frété à Bordeaux pour aller porter des vins aux colonies et rapporter des cotons au Havre. L'équipage est composé dans ce but; le rôle d'armement en fait foi. Tous les papiers du bord, les assurances, les contrats d'affrétement l'attestent également. Le voyage s'accomplit donc comme il avait été projeté et annoncé. Le navire arrive au Havre, décharge ses cotons, désarme, et s'y prépare à une nouvelle expédition.

Or, lorsqu'il est ainsi dans le port du Havre, le navire peut-il être réputé en voyage? Oui, selon l'opinion que je combats; car il n'est pas rentré au port de départ. De telle sorte que si ce bâtiment était vendu au Havre, ce serait une vente de navire en voyage, et que l'acheteur serait tenu de le faire venir à Bordeaux pour pouvoir commencer sous son nom un voyage extinctif du droit de suite. Cependant, de quel droit peut-on dire que ce navire est en voyage, lorsque, de fait, son voyage est fini?

Autre hypothèse. Un bâtiment part du Havre pour l'Afrique. A Alger, il prend un chargement de retour pour le Havre et Rouen. Or, lorsqu'il est arrivé au Havre, dira-t-on que son voyage est fini? Assurément non. C'est pourtant son port de départ.

Ces exemples me paraissent suffire pour montrer que faire consister la fin du voyage dans la rentrée du navire au port de départ n'est plus juste que de la faire dépendre de sa rentrée au port d'immatricule. Ce sont là des formules trop rigoureuses pour cadrer avec la variété capricieuse des expéditions maritimes.

611. A quoi donc faut-il s'arrêter? La vérité est, selon moi, que le navire doit être réputé en voyage jusqu'au moment où la navigation pour laquelle il a été armé est terminée; mais aussi qu'il doit être considéré comme étant dans le port dès qu'il a atteint la destination finale qui lui

est assignée par ses expéditions. Pourquoi? C'est que la loi n'a fixé aucune condition à laquelle on devrait reconnaître qu'un navire est ou non en voyage. Ah! si elle avait parlé, on se trouverait en face d'une présomption légale qui serait souveraine; il faudrait obéir. Mais lorsqu'elle a gardé le silence, c'est évidemment au fait qu'il faut se rattacher. Or, en fait, un navire n'est plus en voyage dès qu'il est entré dans le port fixé à l'avance comme son point d'arrivée. Que ce port soit celui de l'immatricule ou du départ, il n'importe; c'est celui de la destination, et cela suffit. Le voyage est fini. Le navire n'est plus en voyage; il est dans le port. D'où je conclus que, s'il est vendu dans cette situation ou s'il l'a été avant, la première navigation qu'il entreprendra pourra servir à l'extinction du droit de suite, si d'ailleurs l'acheteur a accompli les formalités nécessaires pour que cette navigation ait lieu sous son nom et à ses risques.

Dira-t-on qu'avec cette latitude les créanciers pourront être trompés? Entendons-nous. S'il y a fraude, on sera en droit d'attaquer ce qui a été fait et de le considérer comme non avenu. Mais si tout s'est loyalement passé, je n'admets point que les créanciers soient recevables à exciper de leur ignorance pour soumettre l'acheteur à des conditions qui gêneraient sa liberté d'action. L'usage d'un navire ne peut pas affecter la régularité mathématique du pendule qui ne quitte un point de l'espace que pour y revenir nécessairement. Il faut qu'il se plie aux exigences du commerce et de la spéculation. C'est aux créanciers, en définitive, à suivre les mouvements de leur gage et à se tenir au courant de ses évolutions. La surveillance leur est d'autant plus facile, qu'un navire ne sort jamais du port sans que le terme de son voyage ne soit arrêté et constaté par le registre d'entrée et de sortie (1). Je suis, pour ma part, très-convaincu qu'il est utile, même dans l'intérêt de ceux

(1) Suprà, n° 151.

qui font naviguer, de protéger leurs créanciers et d'empêcher qu'ils ne soient trop facilement dépouillés du droit de suite qui est leur garantie; mais je crois concilier ainsi leurs droits légitimes avec la liberté qui doit aussi être laissée à la propriété (1).

(1) Au moment où je corrige les épreuves de cette partie de mon travail, je dois à l'obligeante communication de M. Morin, agréé à Fécamp, la connaissance d'un jugement rendu par le tribunal de commerce de cette ville, qui a consacré pleinement les principes que je viens de développer.

Voici les faits :

Par acte sous seing privé, en date du 4 avril 1857, enregistré, Proux, propriétaire et armateur du brick l'*Amiral-Hamelin*, appartenant au port de Fécamp, avait vendu à Lemaître la moitié de la propriété de ce navire, alors en cours de voyage, moyennant 26,000 fr. Or, après cette convention, l'*Amiral-Hamelin* n'était point rentré dans le port de Fécamp, qui était son port de départ; mais il était revenu au Havre le 25 septembre 1857. Le 12 octobre suivant, la vente avait été transcrite en douane. Puis, à la suite de ces formalités, le navire avait accompli deux expéditions sans opposition ni réclamation de la part des créanciers du vendeur, savoir : la première, du Havre à la Martinique, avec retour sur Bordeaux; la seconde, de Bordeaux à Montevideo, Buenos-Ayres, Rio-de-Janeiro et retour au Havre. Eh bien! par cela seul que le navire n'était point rentré à Fécamp depuis la vente, les créanciers du vendeur soutenaient que ce double voyage n'avait point éteint leur droit de suite. En d'autres termes (et c'est en effet le dernier mot du système), ils raisonnaient comme si ces deux expéditions à la Martinique et au Brésil n'étaient que la continuation du voyage commencé avant la vente. Mais de telles exagérations font rarement fortune sur le terrain de la pratique. Pour sa part, le tribunal de commerce de Fécamp n'a pas voulu s'y associer; et par jugement du 6 mai 1859, il a décidé que les droits des créanciers du vendeur étaient éteints. J'ajoute que, dans cette cause, le port de Fécamp était à la fois le port de départ et le port d'immatricule de l'*Amiral-Hamelin*, de sorte que le jugement dont je parle a condamné du même coup les deux systèmes contraires à celui que j'ai exposé.

612. Revenons au texte de notre article.

De ce que la vente du navire en voyage ne préjudicie pas aux créanciers, il en résulte évidemment qu'ils conservent sur le bâtiment vendu les droits qui leur appartiennent. Or, quels sont ces droits? Nous les connaissons déjà, car nous avons eu à les rechercher en vue de l'hypothèse où le navire est vendu dans le port (1); et comme les droits des créanciers restent les mêmes dans le cas de vente en voyage, il peut paraître oiseux de revenir sur ce sujet. Néanmoins, puisque le législateur a cru devoir se montrer ici plus explicite, il n'est peut-être pas sans utilité de le suivre un moment dans ces développements.

Deux hypothèses peuvent se présenter : ou bien la vente du navire a été faite dans le but de frauder les créanciers dont il était le gage; ou bien, au contraire, elle a eu lieu dans des circonstances qui excluent toute idée de fraude.

Dans le premier cas, il est incontestable que les créanciers peuvent obtenir la nullité de la vente viciée par la fraude. La loi maritime serait muette, que l'art. 1166 du Code Napoléon suffirait pour leur donner ce droit. Mais ce recours à la loi générale est même surabondant, puisque le législateur a cru utile d'exprimer pour le cas particulier une clause pénale qui est de droit commun (2). Pas de difficulté là-dessus.

Quant aux caractères de la fraude, ils sont laissés à l'appréciation des magistrats. C'est par les faits qu'ils doivent les juger. Je ferai seulement remarquer, à cet égard, que la vilité de prix n'aurait pas ici la même influence que dans les ventes ordinaires. Il y a souvent dans la vente d'un navire en voyage quelque chose d'aléatoire dont il faut tenir grand compte.

(1) Suprà, nos 392 et suiv.

(2) Paroles de M. Berlier, au conseil d'Etat. Locré, t. 18, p. 306.

613. Supposons maintenant que la vente est sincère : quelle action appartiendra aux créanciers ?

Sous l'empire de l'Ordonnance, Valin pensait qu'ils avaient, comme dans le cas de fraude, le droit d'exiger l'abandon du navire. Il est vrai qu'il ajoutait : « Si mieux « ils n'aiment se contenter d'en faire rapporter le prix (1). » Mais enfin il leur accordait l'option ; et s'ils ne réclamaient pas le navire en nature, c'est qu'ils voulaient bien se contenter d'un équivalent pécuniaire.

Cette doctrine était logique. Car nous avons vu que Valin accordait aux créanciers du vendeur une action révocatoire, même lorsque le navire avait été vendu dans le port (2). Il était donc naturel qu'il leur accordât le même droit après une vente qui ne pouvait davantage les préjudicier. Aussi M. Boulay-Paty, qui a accepté la première doctrine de Valin sans la discuter (3), nous dit-il également, à propos de l'art. 196 du C. de comm., que les créanciers sont en droit « d'obliger l'acquéreur de leur faire l'abandon de « la valeur du navire, en attaquant la vente comme faite « au mépris de leurs droits (4). »

Je crois cependant avoir démontré, par les principes généraux du droit, que cette action révocatoire était une erreur du savant commentateur de l'Ordonnance (5). Je ne reviendrai donc pas sur ce que j'ai dit à ce sujet. Mais si j'avais besoin d'un nouvel argument pour fortifier mon opinion, il me semble que je le trouverais précisément dans notre art. 196. A quoi bon, en effet, rappeler aux créanciers qu'ils peuvent attaquer la vente pour cause de fraude, si, dans tous les cas, frauduleuse ou non, elle doit tomber comme faite

(1) Liv. 2, tit. 10, art. 3, t. 1, p. 606.

(2) Suprà, n° 393.

(3) T. 1, p. 160.

(4) Ibid., p. 171. — V. dans le même sens, Delvincourt, Inst. de dr. com., t. 2, p. 196, note 4.

(5) Suprà, n° 393.

au mépris de leurs droits? Déjà cette seule réminiscence du principe qui domine les actes frauduleux pourrait paraître peu utile dans notre article. Mais elle le serait bien moins encore, elle deviendrait un véritable non-sens, si elle s'appliquait à une vente contre laquelle il n'est même pas besoin d'invoquer la fraude.

Il est donc évident que les créanciers du vendeur n'ont pas plus l'action révocatoire contre la vente du navire en voyage, lorsqu'elle est sincère, qu'ils ne l'ont lorsque le navire a été vendu dans le port. « La vente nouvelle, disait « très-bien M. Treilhard au conseil d'Etat, ne doit être « annulée que lorsqu'il y a fraude (1). »

614. Telle est aussi l'opinion de M. Dageville (2). Mais aussitôt cet auteur tire de là une conséquence exagérée, selon moi, en décidant que le créancier, obligé de respecter la vente, ne conserve de droit que sur le prix en provenant. Il n'a pas remarqué que la loi disait formellement le contraire : « *Le navire ou son prix* continue d'être le gage des créanciers. » D'ailleurs, la discussion du conseil d'Etat, que M. Dageville paraît avoir consultée, aurait dû le mettre en garde contre cette interprétation erronée. Ces débats sont, en effet, de nature à jeter la lumière sur une disposition si diversement comprise. Voyons ce qui en résulte.

L'article sur lequel s'est ouverte la discussion était ainsi conçu : « La vente volontaire d'un navire en voyage ne « préjudicie pas aux créanciers du vendeur; en consé- « quence, nonobstant la vente, le navire continue d'être le « gage desdits créanciers. *Les privilèges passent sur le « prix en provenant* (3). »

Mais ce texte du projet souleva immédiatement plusieurs critiques. Comment! dit-on d'abord, vous ne laissez de droit

(1) Séance du 7 juillet 1807. Locré, t. 18, p. 305, n° 21. Voy. infrà, n° suivant, un autre fragment de la discussion du conseil d'Etat.

(2) Sur l'art. 196, t. 2, p. 54.

(3) Locré, t. 18, p. 296.

aux créanciers que sur le prix ? Vous les obligez donc à respecter la vente (1)? — Oui, sans doute, répond-on, si elle n'est pas entachée de fraude (2). Autrement, ce serait interdire la vente, et cette restriction serait une énorme entrave pour le commerce (3).

C'est bien. Voilà un premier point réglé. Mais tout n'était pas fini. Même en respectant la vente, le droit des créanciers ne devra-t-il pas porter sur le navire même? L'article, dit M. Réal, consacre lui-même ce principe; cependant, il les renvoie ensuite sur le prix seul. C'est une contradiction (4).

La remarque était vraie. On chercha donc les moyens d'y faire droit. Supprimons la dernière disposition de l'article, disent les uns (5). — Le renvoi sur le prix, objecte M. Regnauld de Saint-Jean-d'Angely, est pour le cas où la vente n'est pas contestée (6). — On peut tout concilier, dit enfin M. Siméon : c'est de déclarer que le privilége sera exercé *sur le navire ou sur son prix* (7). L'article est adopté avec cet amendement (8). Et en effet, ce sont les expressions mêmes de M. Siméon qui ont passé dans la rédaction définitive du Code.

On voit par là que l'opinion à laquelle s'est arrêté M. Dageville a été produite dans le conseil. M. Regnauld s'en était fait le soutien. Mais elle n'a pas triomphé. Le législateur n'a voulu maintenir le droit des créanciers ni exclusivement sur le navire, ni exclusivement sur le prix. Il l'a maintenu sur l'un ou l'autre.

615. Maintenant, comment cela peut-il avoir lieu? D'une

(1) Locré, t. 18, p. 305.
(2) Ibid., p. 305.
(3) Ibid., p. 306.
(4) Ibid., p. 305.
(5) Ibid., p. 305.
(6) Ibid., p. 305.
(7) Ibid., p. 306.
(8) Ibid, p. 306.

façon bien simple. On n'a qu'à se rappeler les effets du droit de suite tel que je les ai indiqués ci-dessus. Le navire passe dans les mains de l'acquéreur grevé du droit des créanciers. C'est leur gage; ils peuvent le faire saisir et vendre (1). Mais à son tour l'acquéreur porteur d'un titre sincère peut arrêter cette exécution en leur offrant son prix, et rien que son prix (2). Eh bien! c'est la même chose ici, et pour la même raison. C'est d'abord le navire qui demeure soumis au droit des créanciers, mais c'est ensuite le prix, s'il est offert dans les conditions légales. On a donc eu raison de dire: *Le navire ou son prix.* Par là, les droits de tous sont respectés, et tous les termes de l'art. 196 produisent leur effet.

Ainsi se trouve confirmée, par les termes mêmes de la loi, la théorie que j'ai présentée sous l'art. 193, en vertu des principes généraux du droit. Il est hors de doute, en effet, que le but de notre article est de conserver aux créanciers, en cas de vente pendant le voyage, tous les droits qui leur appartiennent. Or, en nous disant quels droits leur sont conservés, on nous apprend du même coup ceux qui existaient.

(1) Suprà, nos 395 et suiv.
(2) Suprà, nos 404 et suiv.

TITRE II.

DE LA SAISIE ET VENTE DES NAVIRES.

Article 197.

Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et vendus par autorité de justice, et le privilége des créanciers sera purgé par les formalités suivantes.

SOMMAIRE.

616. Liaison. — Motifs de l'article.

617. Il ne concerne pas les bâtiments de rivière.

618. Mais il s'applique à tous les bâtiments de mer et aux portions de navires comme aux navires entiers.

619. Le droit de saisir n'est soumis à aucune restriction fondée sur la nationalité des navires ou celle des créanciers saisissants. — Disposition contraire des lois espagnole et portugaise.

620. Autre disposition de ces lois étrangères rejetée par la loi française.

621. Cependant la saisie des navires est soumise à deux restrictions : 1° On ne peut saisir un navire prêt à mettre à la voile que sous certaines conditions. — Renvoi.

622. 2° On ne peut saisir un navire qu'autant qu'il est dans un port. — Raison de cette restriction.

623. Suite. Opinion contraire de quelques auteurs. Réfutation.

624. Transition aux articles suivants. — Physionomie particulière de la procédure de saisie maritime. — Insuffisance notoire de la loi. — Recherche de la méthode suivant laquelle on doit y suppléer.

625. Suite. — Origine de cette procédure.— Mélange des principes de la procédure de saisie mobilière et de la procédure de saisie immobilière.

626. Difficultés pratiques qui en résultent.

COMMENTAIRE.

616. Le titre précédent nous a fait connaître les droits que pouvaient avoir sur le navire les créanciers de son propriétaire. Il nous reste maintenant à examiner dans quelle forme ces droits peuvent être régulièrement exercés. Tel est le sujet du titre 2 que nous abordons.

L'article 197 commence cette série de dispositions par une sorte de déclaration de principes assez superflue. Il n'y avait pas une grande utilité à répéter après l'art. 530 du Code Napoléon que les navires pouvaient être saisis et vendus par autorité de justice; ni après l'art. 193 du Code de commerce que les priviléges étaient purgés par la vente faite en justice avec les formalités qui vont suivre (1). L'observation en fut faite au conseil d'Etat. « Il est inutile, « disait M. Réal, de poser le principe abstrait que les bâ- « timents de mer peuvent être saisis; il ne s'agit que « de régler la forme de la saisie et de la vente. (2). » La réflexion était fort juste. Il est étonnant qu'elle n'ait point été écoutée.

Hâtons-nous de dire, au surplus, que cette superfétation ne présenterait d'inconvénients qu'autant qu'on prétendrait l'attribuer à des motifs qui se sont fait jour dans la discussion, mais qui n'ont, en aucune façon, reçu l'as-

(1) Il y en avait moins encore assurement à reproduire une erreur de langage en parlant seulement de la purge des priviléges, tandis que cette purge s'applique d'une manière générale à tous les droits de suite, privilégiés ou non, dont le navire est grevé. Suprà, n° 328.

(2) Locre, t. 18, p. 311.

sentiment du conseil d'Etat. Ainsi, les procès-verbaux de cette discussion nous apprennent qu'après avoir entendu M. Réal signaler le double emploi qui résulterait de la rédaction proposée avec des dispositions déjà formulées dans d'autres Codes, M. Begouen répondait : « Il serait à désirer « que le Code de commerce fût complet et qu'il ne ren« voyât ni au Code Napoléon, ni à celui de procédure « civile (1). » Or, on comprend que si cette pensée eût été celle du législateur, il en résulterait de graves conséquences pour l'interprétation des articles qui vont suivre. Toute l'économie de la loi maritime s'en trouverait bouleversée. Mais la considération mise en avant par M. Begouen n'a été pour rien dans le maintien de notre article. Nous en trouvons la preuve dans cette circonstance que cet article n'a même point été adopté par le conseil. Le procès-verbal de la séance nous atteste qu'il fut renvoyé à la section (2), probablement pour qu'elle eût à le faire disparaître puisqu'aucun changement de rédaction n'avait été proposé. Il est vrai que, malgré ce renvoi, la disposition a reparu dans le texte définitif, sans même avoir fait l'objet d'une discussion ultérieure. Mais ce maintien subreptice, dont l'élaboration des lois offre plus d'un exemple, ne peut faire considérer le vœu émis par M. Begouen comme étant celui du législateur. La vérité est, au contraire, qu'il n'en a été aucunement frappé.

Quant au motif réel auquel il faut attribuer la présence de l'art. 197 dans le C. de com., il serait difficile d'en donner un autre que l'autorité de l'exemple. L'art. 197 existe parce que l'ordonnance de 1681 contenait une disposition analogue. Voilà, je crois, la raison vraie. Seulement, on n'a pas fait attention que cette disposition, utile dans l'ordonnance qui avait à déroger à un état de choses anté-

(1) Locré, ibid., p. 312.

(2) La section de l'intérieur qui avait elaboré le projet. Locré, loc. cit., p. 312.

rieur (1), ne l'était plus aujourd'hui. C'est une imitation intempestive.

617. Quoi qu'il en soit, et en prenant notre article tel qu'il est, je ferai remarquer qu'il ne parle point de la saisie et de la vente de tous les navires. Il ne s'occupe que des « bâtiments de mer. » Cette disposition est en parfaite harmonie avec l'opinion que j'ai précédemment émise, en soutenant que les bâtiments de rivière n'étaient point soumis au droit de suite des créanciers (2); car, les formalités qui vont suivre ayant été établies en vue de purger ce droit, il était inutile de les étendre aux bâtiments qui n'en sont point grevés.

Par la même raison, je pense que la procédure dans laquelle nous allons entrer ne serait pas applicable non plus à ces petites embarcations que leur minime importance a fait exempter du droit de suite (3). Ce qui ne veut pas dire, bien entendu, que ces petites embarcations et les bâtiments de rivière ne seraient pas susceptibles d'être saisis. Il n'est pas douteux qu'ils le soient; mais cette exécution sera conduite conformément aux dispositions de l'art. 620 du C. de proc. civile.

618. Quant aux bâtiments de mer véritables, notre article les comprend tous, petits ou grands. Le tonnage n'établit entre eux d'autres différences que celles prévues par l'art. 207 ci-après. Il comprend également les portions de navires aussi bien que les bâtiments entiers. C'est la conséquence naturelle du droit de suite dont ces portions sont grevées (4).

On s'est cependant préoccupé quelquefois de ce droit de

(1) Infrà, nº 625.
(2) Suprà, t. 1, nºs 50 et suiv.
(3) Suprà, t. 1, nº 48. — Junge, infrà, mes observations sur l'art. 207.
(4) Suprà, t. 1, nº 59.

saisie partielle, au point de vue des autres participants. Qu'elle soit partielle ou totale, disait-on, la saisie met le navire entier sous la main de justice, en ce sens qu'elle exige sa présence réelle et qu'elle l'oblige à rester dans le port jusqu'à la vente (1). Or, est-il juste que des tiers, étrangers à la dette de leur participant, se trouvent indirectement lésés par une exécution qui ne les concerne pas ?

Mais ces objections sont sans portée. Elles n'iraient à rien moins qu'à confisquer, dans le plus grand nombre des cas, un droit légalement reconnu en principe. En effet, pour que l'indivision fût un obstacle à la saisie, il faudrait au moins qu'il fût permis aux créanciers de la faire cesser (2). Or, c'est ce qui n'existe pas toujours pour les navires, puisque l'art. 220 du Code de commerce ne permet la licitation qu'autant qu'elle est réclamée par la majorité des propriétaires. D'où il suit que, hors le cas où le débiteur est propriétaire de plus de la moitié du navire, ses créanciers ne pourraient ni saisir ni faire liciter. L'intérêt prétendu de ses participes le rendrait invulnérable. On comprend qu'une telle solution est inadmissible. C'est pourquoi l'on n'a jamais contesté aux créanciers d'un participant le droit de saisir sa portion quelque faible qu'elle fût. Plusieurs articles de l'Ordonnance sont mêmes rédigés en vue de cette hypothèse (3) ; et quoique les dispositions correspondantes de notre Code ne parlent que du bâtiment (4), il est hors de toute controverse qu'on n'a point entendu innover à ce sujet.

Ajoutons d'ailleurs qu'en fait le préjudice qu'on redoute pour les participants n'est guère appréciable. Tant que le navire est dans le port, la saisie partielle dont il est l'objet

(1) Infrà, n° 622.
(2) Arg. de l'art. 2205 C. Nap.
(3) Liv. 1, tit. 14, art. 18 et 19.
(4) Art. 215 C. com.

n'apporte aucune gêne sérieuse soit à l'affrétement, soit au chargement. Les copropriétaires n'auraient peut-être lieu de se plaindre que dans le cas où cette saisie vient frapper le navire au moment où il était prêt à faire voile. Mais dans cette hypothèse même, on peut trouver de bonnes raisons pour les obliger à en supporter l'inconvénient, sauf à s'en affranchir en donnant des sûretés au créancier. C'est ce que nous verrons sous l'art. 215.

619. Il y a des pays où le désir d'attirer les navires étrangers a fait admettre des restrictions au droit qui appartient aux créanciers de saisir les biens de leur débiteur. Telle est l'Espagne. Les navires étrangers mouillés dans les ports espagnols ne peuvent être saisis pour les dettes qui n'auraient pas été contractées sur le territoire espagnol et pour l'utilité de ces mêmes bâtiments (1).

Le Code de commerce portugais contient une disposition analogue, mais sans la pousser aussi loin. La règle y reçoit exception lorsque le créancier originaire est portugais (2). De sorte que la défense de saisir ne porte plus, à vrai dire, que sur les créanciers étrangers.

Politiquement, ces dispositions peuvent se comprendre; cependant il faut dire qu'elles ne sont pas justes. Le droit du créancier sur les biens de son débiteur tient au respect des engagements qui est la première garantie des nations civilisées. Protéger les étrangers à qui l'on accorde l'accès de ses ports est une tendance fort généreuse, mais l'exagération gâte ce qu'il y a de meilleur. Il y a un principe qui est de tous les pays : c'est de payer ses dettes. C'est pourquoi notre loi française n'a point consacré ce droit d'asile d'un nouveau genre. Elle n'admet aucune de ces restrictions fondées sur la nationalité des navires ou celle des créanciers poursuivants.

(1) C. de com. espagnol, art. 605. — St-Joseph, p. 58.
(2) C. com. port., art. 1313. — St-Joseph, p. 57.

620. Les deux législations étrangères dont je viens de parler contiennent encore une autre entrave au droit de saisir les navires. Elle procède de la nature des créances. On distingue, à cet égard, les créances qui sont privilégiées sur le navire de celles qui ne le sont pas. Pour les premières, la saisie est permise quel que soit le port où le navire se trouve (1). Mais les créances ordinaires sont moins favorisées. Elles ne peuvent autoriser une saisie sur un navire qu'autant qu'il est dans le port où il est immatriculé (2).

On voit que notre Code de commerce n'a point admis non plus cette distinction. Chez nous, les créances ordinaires ont les mêmes droits que les privilégiées en ce qui touche le droit de saisir. La différence qui existe entre elles ne se manifeste qu'à la distribution du prix.

621. Ces exemples montrent que l'exercice du droit de saisie contre le navire de son débiteur jouit chez nous de la plus grande latitude. Nous y rencontrons cependant deux exceptions. L'une a été inspirée par les plus graves nécessités du commerce; l'autre par la nature même des choses. Ainsi, on ne peut saisir un navire lorsqu'il est prêt à mettre à la voile que sous certaines conditions particulières, et l'on ne peut, dans aucun cas, saisir un navire qui n'est pas entré dans un port.

Nous aurons plus tard à nous occuper de la première de ces exceptions, à laquelle la loi a consacré un article spécial (3). Je me bornerai donc à parler de la seconde.

622. Il est évident qu'il ne peut jamais être question de saisir un navire en pleine mer. Cette exécution est tellement impossible à tous les points de vue, qu'on ne saurait

(1) C. com. espagnol, art 602. — C. portugais, art. 1310.
(2) C. esp., art. 603. — C. portugais, art. 1311.
(3) Infrà, art. 215.

y songer. Ce qu'on pourrait seulement tenter, ce serait la saisie d'un navire en rade, c'est à dire à proximité d'un port. Mais, même dans ce cas, l'exécution n'est pas facile. D'une part, elle peut amener des conflits dangereux. Le propriétaire ou le capitaine saisi peuvent se trouver engagés, par les facilités offertes à leur fuite, à des résistances dans lesquelles le respect de la loi serait compromis et la vie des hommes mise en danger. D'un autre côté, la saisie et la vente ne se font pas seulement dans l'intérêt du saisissant, mais aussi dans celui des autres créanciers. C'est pourquoi elles sont entourées d'une grande publicité, afin d'appeler les euchérisseurs et de les renseigner exactement, tant sur le jour de la vente que sur tout ce qui en fera l'objet. Il faut qu'ils aient de plus la possibilité de voir par leurs yeux ce qu'on les convie d'acheter. Or, comment toutes ces conditions seraient-elles remplies à l'égard d'un bâtiment en rade? C'est par toutes ces considérations qu'un navire ne peut être saisi quand il n'est pas amarré à quai.

La loi, il est vrai, ne le dit pas d'une manière explicite; mais on n'a qu'à parcourir toutes ses dispositions pour demeurer convaincu qu'elle le suppose nécessairement. Ainsi, nous voyons par l'art. 202 que les criées et publications doivent être faites sur la principale place publique *du lieu où le bâtiment est amarré*. L'art. 203 prescrit une apposition d'affiches *sur le quai du port où le bâtiment est amarré*. Enfin l'article 204 veut une élection de domicile *dans le lieu où le bâtiment est amarré*. Partout un port où se trouve le navire; un quai où il est amarré. Cependant, comment exécuter ces dispositions substantielles, si le navire n'est ni dans le port ni à quai? Comment surtout remplir le vœu de l'article 203 qui a pour but d'annoncer la vente par une affiche sur le quai du port où le bâtiment est amarré, c'est à dire en présence de ce bâtiment lui-même? Cela est impossible. En conséquence, il faut en conclure que la loi qui nous occupe est fondée sur ce principe certain et né-

cessaire qu'on ne peut atteindre un navire par voie de saisie que lorsqu'il est à quai.

623. Cette conclusion me paraît tellement inévitable que je n'aurais pas tant insisté pour l'établir, si je ne voyais l'idée contraire émise dans un certain nombre de commentaires (1), qui l'ont adoptée d'après Valin. On fonde cette opinion sur ce que l'article 204, conforme en ce point à l'ordonnance de la marine, veut qu'on indique dans les criées et affiches le lieu où le navire est *gisant* ou *flottant*, sur quoi Valin disait : « Ces mots *gisant* ou *flottant* font « voir qu'il n'est pas nécessaire qu'un vaisseau soit amarré « à quai pour pouvoir être saisi valablement, et qu'il peut « l'être tout de même, quoique flottant, c'est à dire *hors* « *du hâvre*, étant à flot sur ses ancres (2). » Mais cette interprétation, je le répète, me paraît contraire à la pensée véritable de la loi, et les expressions dont elle argumente ne me semblent pas la justifier.

Qu'a-t-on voulu dire, en effet, par ces mots : « gisant ou flottant? » On peut en trouver plusieurs explications également plausibles. D'abord on sait que les bassins à flot dans lesquels l'eau se trouve artificiellement maintenue à un niveau fixe qui permet aux navires de toujours flotter sont de création toute moderne. Il serait peut-être inexact de dire qu'il n'en existait aucun en France au moment de la rédaction de l'Ordonnance; mais ce qui est vrai, c'est que pendant longtemps ils ont été fort rares, et qu'ils étaient exclusivement affectés aux vaisseaux de l'Etat. Il résultait de là que les navires marchands stationnant dans les ports, et surtout dans les ports de l'Océan où la marée se fait vivement sentir, subissaient toutes les alternatives du flux et du reflux. A marée basse, ils man-

(1) Dageville, t. 2, p. 84.— Locré, Esp. du Code de com., t. 3, p. 48. — Boulay-Paty, t. 1, p. 206. — Alauzet, t. 3, n° 1086.
(2) Liv. 1er, tit. 14, art. 5, tome 1, p. 347.

quaient d'eau et s'échouaient (1), de sorte qu'un navire amarré dans un port était souvent gisant. Pour Cleirac, les deux situations sont synonymes. Aussi recommande-t-il au sergent de désigner le port où le navire est « *gisant* ET *amarré* (2). » Cependant l'ordonnance de la marine devait s'exprimer autrement, car son point de vue était moins restreint. En effet, elle était appelée à régir, non-seulement le ponant pour lequel écrivait Cleirac, mais encore les ports de la Méditerranée dans lesquels le mouvement de la mer était infiniment moins sensible. D'un autre côté, même sur l'Océan, l'échouement des navires n'était que momentané; ils se relevaient périodiquement avec la marée montante. D'où suit que, dans la réalité, ils étaient alternativement gisants ou flottants. C'est pourquoi le législateur, envisageant à la fois ces situations diverses, a prescrit d'indiquer dans l'affiche le lieu où le navire est gisant *ou* flottant.

Mais veut-on une autre explication? J'en rencontre une qui est vraie, même aujourd'hui que les bassins à flot existent presque partout. Le navire, en effet, peut être saisi dans les chantiers du constructeur, avant d'avoir été lancé. Il peut encore, après un voyage, être couché sur cette espèce de radeau qu'on appelle *le gril*, où il reçoit toutes les réparations dont il a besoin. Dans toutes ces hypothèses il est gisant. Ou bien, au contraire, il est amarré à quai, dans un des bassins du port: alors il est flottant. C'est pourquoi il est encore bon d'exiger que la saisie fasse mention du lieu où le bâtiment est gisant ou flottant.

Maintenant, on veut que le mot flottant signifie : à flot sur ses ancres, *même hors du port*. Pourquoi? Est-ce parce que tel est le sens naturel de ce mot? Alors on ne va pas

(1) Dict. du comm. et des march., v° Docks.
(2) Jurid. de la marine, art. 5, n° 13.

assez loin. Grammaticalement, un navire flottant est un navire porté par l'eau. Dès lors, puisque l'on peut saisir tout navire flottant, on pourra saisir même celui qui voyage en pleine mer. Cependant on n'ose pas le dire; on sent que ce serait prêter à la loi une pensée absurde. Mais alors, si l'on admet cette restriction, il faut bien reconnaître qu'elle a employé ce terme dans une acception légale et particulière dont il faut déterminer l'étendue par l'ensemble de ses dispositions. Or, j'ai précisément montré que cet esprit général impliquait nécessairement l'idée que le navire saisi, gisant ou flottant, était amarré à quai. Au reste, je crois avoir aussi prouvé suffisamment que les considérations les plus sérieuses justifiaient le parti que la loi a pris en cette circonstance.

624. Je n'aurais plus maintenant qu'à entrer dans les détails de la saisie auxquels nous renvoie notre article, si je ne croyais utile de jeter un coup d'œil sur l'ensemble de cette procédure et de dire un mot de sa physionomie particulière. Il jaillira, je l'espère, de ces observations générales plus d'une lumière utile à l'application pratique.

La procédure française a fait de grands progrès depuis le XVII[e] siècle. Elle s'est dégagée de ce formalisme étroit et souvent inintelligent, sous lequel elle a été longtemps comme écrasée. Elle est devenue, en général, simple, facile, homogène; et, pour ne parler ici que des procédures de saisie, chacun sait comment elles sont arrivées à un degré remarquable de netteté et de précision.

Seule, la procédure relative à la saisie des navires est restée stationnaire. Par un singulier contraste, le même législateur qui venait de révolutionner la procédure ordinaire, n'a aucunement songé à faire pénétrer cet esprit nouveau dans la procédure maritime. Il en a fait ainsi le dernier refuge de toutes les formalités surannées. Nous sommes ici en plein Louis XIV, avec quelques imperfec-

tions de plus; car nous avons de moins l'entourage qui servait alors d'auxiliaire naturel et logique à l'ordonnance préparée par les soins de Colbert. Le code de commerce reproduit presque toujours l'ancien texte, j'en conviens, mais c'est l'Ordonnance cousue à un nouveau système et dépaysée, en quelque sorte, au sein d'une législation étrangère. C'est, si je puis ainsi parler, un vieux tableau descendu de son cadre, et placé dans un autre qui n'était pas fait pour lui. De là, des difficultés d'agencement, des lacunes, nulle harmonie. « *Chacun est frappé de l'insuffisance de la loi...* » disait naguère un jurisconsulte qui s'est fait un nom plein d'autorité dans la science de la procédure; et, frappé qu'il était lui-même de cette vérité, il prononçait cette grave parole : « *Il y a nécessité d'adopter une procé-* « *dure homogène; on peut, on doit suppléer à l'insuffisance* « *de la loi sans craindre d'encourir le reproche d'ajouter* « *des formalités inutiles ou de créer une procédure nou-* « *velle* (1). »

Suppléer à l'insuffisance de la loi... Tâche délicate! Périlleux devoir!! C'est pourquoi je voudrais, avant de m'avancer sur ce terrain glissant, exposer les règles que j'entends prendre pour guide et les principes qui me serviront de flambeau.

625. J'ai dit ailleurs, à propos du droit de suite auquel les navires sont affectés, comment on avait été amené à les considérer en quelque sorte comme *meubles-immeubles* (2). Eh bien! les mêmes variations se sont produites pour la procédure relative à leur vente sur saisie. Tout d'abord, leur nature mobilière, qui était une tradition du droit romain, les a fait soumettre aux règles ordinaires usitées en pareil cas pour les meubles. Mais bientôt leur importance,

(1) M. Chauveau, dissertation sur la procédure de saisie des navires, insérée dans le Journal des Avoués, 1848, p. 258 et suiv.
(2) Suprà, t. 1, n°s 45 et suiv.

les droits dont ils étaient l'objet, conduisirent, non toutefois sans difficulté (1), à les assimiler aux immeubles et à leur appliquer la procédure de *décret* (2).

Ce point de vue nouveau était énergiquement formulé par la coutume de Normandie lorsqu'elle disait : « Les « bateaux ou navires sont censés meubles, et néanmoins « après qu'ils sont saisis par autorité de justice pour être « décrétés *sont réputés immeubles* (3). »

Ce ne fut pas là toutefois le dernier mot du système. La procédure décrétale était alors interminable. Il y en avait qui duraient plus d'un siècle (4) : aucun navire n'en eût vu la fin. C'est pourquoi la pratique imagina pour eux une sorte de procédure mixte, qui participait à la fois de la procédure de décret et de la saisie mobilière. Ainsi avait-on fait notamment à Bordeaux (5) et à Rouen, dont le parlement avait mitigé en ce sens la disposition absolue de la coutume (6).

Telle a été la procédure pratiquée jusqu'au milieu du XVIIe siècle. Elle fut alors menacée dans son existence par l'édit de 1666 qui, en déclarant les navires meubles sous tous les rapports, défendait qu'ils fussent saisis et vendus avec d'autres formes que les meubles ordinaires (7). Mais on sait déjà que cet édit n'eut qu'un instant d'existence (8). Abrogé en 1681 sous le rapport du droit de

(1) Cleirac, Jurid. de la marine, art 5, n° 5.

(2) On sait qu'on appelait ainsi la procédure exclusivement reservée à l'expropriation forcée des immeubles.

(3) Art. 519.—Ceci est particulierement remarquable dans la coutume normande, qui n'avait pas, à ce qu'il paraît, suivi le mouvement général quant au droit de suite. (Suprà, t. 1, p. 101, note 5.) On voit que si elle avait résisté sur un point, elle avait cédé sur l'autre.

(4) Exposé des motifs par M. Réal. Locré, t. 22, p. 388.

(5) Cleirac, loc. cit., n° 13.

(6) Arrêt de reglement du 16 sept. 1809. — Bérant, sur art. 581.

(7) Rec. de Néron et Girard, t. 2, p. 88.

(8) Suprà, t. 1, n° 38.

suite, il le fut également quant aux formes de la saisie des navires. Sauf quelques formalités de détail, l'Ordonnance revint pleinement à la pratique antérieure, qu'elle adopta avec sa couleur et son principe (1). En un mot, c'est encore un *décret* que l'Ordonnance organise; seulement il se rapproche par les formalités de la saisie mobilière (2).

La conséquence de tout ceci, c'est que le même esprit de mélange, la même pensée d'amalgame animent aujourd'hui encore les dispositions de notre Code de commerce qui ne sont qu'une reproduction souvent textuelle de l'ordonnance de la marine. Au surplus, faut-il s'en étonner beaucoup? Non sans doute; car notre loi moderne ayant conservé aux navires, au moins par les droits qui les grèvent, cette situation complexe et amphibie que j'ai déjà signalée (3), il n'est pas extraordinaire de trouver dans les formes de l'expropriation qui est la mise en action de ces droits un reflet de ces particularités. C'est l'enchaînement naturel des effets et des causes.

626. De là, cependant, une grave difficulté. Lorsqu'une loi spéciale comme le Code de commerce est obscure ou muette, nous savons à quelles autorités nous adresser. C'est le droit commun qui nous prête ses lumières. Mais ici, la confusion de deux procédures d'un ordre différent rend ce recours plein de complications. Ce qui est de droit commun pour la saisie mobilière ne l'est pas pour l'expropriation des immeubles, et réciproquement. Donc, en même temps que nous apparaît le double oracle qu'il faut interroger dans les cas difficiles, c'est une nécessité de

(1) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 1, t. 1, p. 341.

(2) Il semble qu'on ait voulu peindre par les mots ce double caractere de la procédure : « Tous navires pourront être *saisis* et *dé-« crétés* par autorité de justice... » Liv. 1, tit. 14, art. 1.

(3) Suprà, t. 1, n° 42. — « Cette espèce, disait un vieil auteur, en « parlant des navires, est *comme moyenne entre le meuble et l'im-« meuble.* » Daviron, sur cout. de Normandie, p. 153 b.

marquer nettement la part et, pour ainsi dire, la compétence de chacun.

Or, comment procéder à ce partage? Sur quelles bases l'établir? *Hoc opus, hic labor est!* Faute de se rattacher à une règle fixe, Valin lui-même s'est plus d'une fois trouvé sans boussole. Tantôt, il invoque les règles des décrets à cause de l'importance des navires (1); tantôt, il la rejette à cause de la simplicité et de la rapidité que doit avoir la saisie maritime (2). Mais ces considérations sont vagues, incertaines, arbitraires. D'une part, l'importance des navires est incontestable; mais elle n'est pas égale. Beaucoup d'entre eux n'ont pas la valeur d'un riche mobilier. Ce n'est donc pas un argument toujours décisif. Quant à la rapidité et surtout la simplicité de la procédure maritime, elles sont aussi fort relatives. Sommaire quelquefois et expéditive comme la saisie mobilière, cette procédure est parfois aussi beaucoup plus lente et plus compliquée. Ce qui est tout à fait vrai, c'est que, dans toutes les phases de la saisie des navires, ces deux considérations d'importance et de rapidité sont en perpétuel conflit. Ici, la première domine; là, c'est la seconde qui est plus apparente; quelquefois même elles semblent se balancer avec tant d'égalité, que l'option pourrait n'être volontiers qu'une affaire de caprice. Il est évident dès lors qu'au milieu de ces difficultés la raison individuelle court trop de risques d'erreur. C'est à la loi elle-même qu'il faut laisser le soin de prononcer; c'est dans son système général, dans son esprit, dans ses affinités visibles qu'il faut chercher la véritable raison de décider. Hors de là, je le répète, je ne vois qu'incertitude et arbitraire.

Tâchons donc de préciser, si c'est possible, l'économie générale de la loi sur la saisie des bâtiments de mer. Ce

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 2, t. 1, p. 343.
(2) Ibid., art. 7, p. 349.

n'est pas assez de dire qu'elle participe à la fois de la saisie mobilière et de la saisie des immeubles. Il faut pénétrer au delà de ces généralités; il faut indiquer par quels traits saillants se trahit cette participation; il faut enfin montrer l'apport de chacun de ces deux affluents que nous trouvons réunis dans le Code de commerce. Mais ceci m'entraîne dans une nouvelle étude. Je suis obligé de rechercher les caractères essentiels qui distinguent les deux procédures dont j'analyse l'influence : c'est le seul moyen de faire toucher au doigt leurs divers points de contact avec la loi maritime. J'essaierai de le faire en peu de mots.

627. La procédure de saisie, prise en général, se divise en deux phases très-distinctes. La première commence avec les poursuites et se termine avec le procès-verbal de saisie. Elle a pour objet d'enlever au débiteur la possession civile de sa chose, pour la placer sous la main de justice. La seconde, qui s'étend depuis la saisie jusqu'à la vente, poursuit un but plus important : c'est de dépouiller le saisi, non-seulement de la possession, mais de son droit de propriété, et de purger tous les droits qui peuvent grever l'objet saisi, afin d'en transférer aux tiers le plein domaine franc et libre de toutes charges.

Or, quelles sont, dans ces deux périodes de la poursuite, les différences caractéristiques de la saisie mobilière et de la saisie immobilière? Pendant la première, je ne vois qu'une différence vraiment essentielle : c'est la durée des délais du commandement. Je ne dois pas, en effet, me préoccuper de ces formalités d'exploit qui sont la conséquence nécessaire de la nature différente des objets saisis. Il est clair qu'on ne peut pas désigner exactement un immeuble dans les mêmes termes qu'un meuble, ni un meuble comme un immeuble. Mais ce que je dois surtout remarquer ici, ce sont les différences fondées sur l'importance

sociale que la loi accorde à la propriété mobilière et à la propriété foncière. Eh bien ! à ce point de vue, la différence que je viens d'indiquer est la seule qui me semble vraiment substantielle.

Je n'en aperçois qu'une également dans la seconde période. Certes, les diversités y paraissent bien multipliées; pourtant, si l'on veut les examiner avec soin, on verra qu'elles découlent toutes d'un fait unique, savoir : l'abstention ou l'intervention directe du juge. La vente sur saisie mobilière n'est qu'une vente par autorité de justice; c'est une exécution qui s'accomplit en vertu du mandement décerné par le juge, mais qu'il n'accomplit pas lui-même. La vente sur expropriation forcée, au contraire, est une vente judiciaire; c'est une instance organisée; tous les intéressés sont appelés; la justice est directement saisie : c'est elle qui vend.

Telles sont, si je ne me trompe, les différences capitales et substantielles qui distinguent profondément la saisie-exécution de la saisie réelle.

Que si, maintenant, nous passons à la saisie des navires, ne devient-il pas facile de déterminer par quels côtés elle se rattache aux deux grandes voies d'exécution dont elle a mélangé les principes? Dans la première partie de la poursuite, je considère les délais, et je vois qu'ils sont les mêmes que pour la saisie mobilière (1). Je puis même au besoin m'appesantir sur des détails d'un moindre intérêt, tels que la forme du commandement ou du procès-verbal de saisie, et rien ne vient contrarier le rapprochement qui résulte de la similitude des délais. Dans la seconde partie, au contraire, je suis en présence d'une instance qui s'ouvre, d'une procédure qui se déroule, et d'un juge qui prononce l'adjudication (2); en un mot, tout

(1) Infrà, art. 198.
(2) Infrà, art. 201 et suiv.

l'appareil judiciaire déjà constaté dans la poursuite de saisie immobilière.

Voilà ce que j'appelle les affinités visibles de la loi. C'est plus qu'une considération, c'est un fait. Si donc on me demande d'après quelles combinaisons a été organisée la procédure de saisie maritime, je puis répondre qu'elle est, dans la première partie, une saisie-exécution, et dans la seconde, une saisie réelle. C'est la part que le législateur a faite lui-même, soit à la simplicité de formes qu'exige le commerce, soit à l'importance de l'objet saisi. Non pas, certes, qu'on puisse toujours transporter complétement dans le Code de commerce, ou le titre de la saisie-exécution, ou celui de l'expropriation des immeubles. Ce serait une grave erreur de le penser. Si incomplet qu'il soit, le Code maritime a son système qu'il faut avant tout respecter. Mais j'entends que lorsque ses imperfections forcent à recourir au Code de procédure comme à la source du droit commun et de l'équité légale, il faut s'inspirer des distinctions fondamentales que je viens d'indiquer.

628. Tel est à mes yeux l'esprit véritable de la loi. C'est sous l'empire de ces réflexions que j'en entreprends l'étude. J'ose espérer qu'on y trouvera ce que d'ailleurs j'ai essayé de n'oublier jamais, je veux dire une grande sollicitude pour les formes de la procédure. Je ne crois pas avoir à justifier cette tendance dans un travail qui a pour objet le commentaire d'une loi sur la saisie. Si j'avais à le faire, il me semble que je n'éprouverais point d'embarras. Les formes de la procédure, je le sais, sont envisagées très-diversement. Tour à tour exaltée sans mesure ou rabaissée sans justice, leur influence a épuisé toutes les apologies et toutes les critiques. Mais il y a un juste milieu entre l'idolâtrie et le dédain : c'est un respect sincère pour tout ce qui est raisonnable, sensé, protecteur; non pour ce qui étouffe aveuglément le fond du droit, mais pour tout ce

qui le sauve et le fortifie. Napoléon disait un jour à son conseil d'Etat : « Les formes sont la garantie nécessaire « de l'intérêt particulier. Des formes à l'arbitraire, il n'y a « pas de milieu. C'étaient des temps barbares que ceux « où les rois, assis au pied d'un arbre, jugeaient sans « formalités (1). »

Article 198.

Il ne pourra être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer.

SOMMAIRE.

629. Conditions auxquelles on peut saisir le navire de son débiteur. — 1° Créance certaine, liquide, exigible, constatée par titre exécutoire. — Peu importe sa quotité.

630. Seconde condition : commandement préalable. — Un seul suffit.

631. Il n'est pas nécessaire qu'il soit fait en présence de témoins. Réfutation de MM. Laporte et Boucher.

632. La forme du commandement est celle des commandements à fin de saisie-exécution.

633. Ne doit-il pas cependant contenir une double élection de domicile ?

634. Troisième condition : délai de vingt-quatre heures entre le commandement et la saisie. — Différence avec le droit commun qui exige un jour.

635. L'observation de ce délai est prescrite à peine de nullité de la saisie.

636. Elle doit en outre être constatée par les actes de la procédure.

637. Suite.

638. De quelles indications peut résulter cette constatation. — Différence avec l'ancien droit.

639. Par quel délai se périme le commandement. — Valin appliquait ici la surannation par an et jour.

640. Réfutation de M. Boulay-Paty qui prétend que cette espèce de péremption existe encore aujourd'hui.

641. Réfutation des auteurs qui veulent la faire résulter de l'usage.

642. Le commandement ne se périme aujourd'hui que par trente ans.

643. De la saisie conservatoire.

(1) Séance du 16 frimaire an X. (Locré, t. 6, p. 469.)

COMMENTAIRE.

629. La saisie des biens du débiteur est une voie d'exécution nécessaire. Elle est la sanction indispensable des engagements contractés et des décisions de la justice. Mais elle n'en est pas moins une mesure très-rigoureuse dans l'exécution de laquelle le moindre abus porte atteinte au droit de propriété. C'est pourquoi la loi ne permet au créancier d'y recourir que sous certaines conditions.

La première de ces conditions est que la créance soit certaine, liquide, exigible, et constatée par un titre exécutoire (1).

Mais aussi peu importe la quotité de la somme due. Valin, il est vrai, se préoccupait de cette considération. Il voulait que la créance du saisissaut fût de cent livres au moins. C'était une imitation de ce qui se passait alors pour la saisie des immeubles (2). Mais cette coudition ne saurait être exigée aujourd'hui. Demandée par quelques tribunaux (3), insérée même dans le projet révisé par la commission (4), elle a disparu de la rédaction définitive du Code. La loi ne fait donc plus (et c'est justice) cette différence entre les petites et les grosses créances.

630. Une secoude condition pour pouvoir saisir, c'est que le débiteur soit préalablement mis en demeure d'exécuter volontairement son obligation. Cette mise en demeure lui est adressée par le commandement dont parle notre article. Il va de soi que cet acte est de rigueur. La validité de la saisie tout entière en dépend. Cette sanction,

(1) Code de proc. civ., art. 551. Valin, t. I, p. 343.
(2) Valin, loc. cit.
(3) Observ. de la cour de Rennes sur le projet, t. 1, p. 321.
(4) Art. 151, Révision, p. 63.

il est vrai, n'est pas formellement prononcée par la loi, mais elle est tellement nécessaire qu'il est superflu de l'exprimer. D'ailleurs, on pourrait la faire résulter de la rédaction prohibitive de l'article qui nous occupe (1).

Notons même que, sous l'empire de l'Ordonnance, cet avertissement préalable était donné au débiteur par deux commandements, savoir : un simple, signifié par l'huissier seul; et un second *recordé*, signifié par l'huissier assisté de témoins ou recors (2). C'était encore un emprunt fait par la pratique maritime à la procédure de saisie immobilière (3); car pour les meubles, on n'exigeait point de commandement recordé (4). Mais notre droit actuel n'a point conservé ce luxe de procédure qui absorbait le gage en frais. Il suffit maintenant d'un seul commandement. Notre article n'en exige pas davantage pour réputer le débiteur suffisamment averti.

631. Cependant, on s'est demandé si ce commandement unique ne devait pas du moins être recordé, c'est à dire fait en présence de témoins.

L'affirmative a trouvé des partisans. Je citerai notamment MM. Laporte et Boucher (5), qui soutiennent que l'article 585 du Code de procédure civile, qui exige la présence de deux témoins à l'exécution, s'applique au commandement aussi bien qu'au procès-verbal de saisie. De telle sorte que tout commandement tendant à saisie mobilière nécessiterait l'assistance de témoins.

Si cette interprétation de l'article 585 était vraie, il faut convenir que le législateur moderne aurait singulièrement

(1) On cite comme ayant statué en ce sens un arrêt de Rennes du 28 février 1824. Je n'ai pu en trouver le texte.

(2) Valin, t. 1, p. 343.

(3) Valin, loc. cit.—Junge, Denisart, vis Commandement, no 12, et Saisie, no 7.

(4) Denizart, vo Commandement, no 9.

(5) Le nouveau Valin, p. 34.

procédé. Tandis, en effet, que pour la saisie immobilière il a abrogé la nécessité des témoins pour le commandement (1), on voudrait qu'il l'eût introduite dans la procédure de saisie mobilière, où elle n'existait pas anciennement (2). Mais je me hâte de dire que rien dans le texte de la loi ne confirme l'opinion de MM. Laporte et Boucher, et qu'elle est contraire à la doctrine universelle (3). La véritable sécurité en ces matières réside dans le caractère et la moralité des officiers ministériels chargés d'instrumenter. Toutes les précautions inspirées par la défiance ne valent pas cette double garantie.

632. En continuant de m'occuper du commandement, j'arrive à sa forme et aux énonciations qu'il doit contenir.

Là-dessus, le silence du Code de commerce est complet. Mais ce silence même prouve qu'on a entendu se référer, comme l'ancienne loi maritime, à ce qui constitue le droit commun en matière de commandement. L'huissier chargé de signifier cet acte de son ministère n'aura donc qu'à adapter la formule ordinaire des commandements tendant à saisie mobilière (4) à l'objet particulier de sa poursuite (5). Il aura également soin de faire précéder le commandement de la copie du titre, si déjà il n'a été signifié (6).

633. Il faut reconnaître pourtant que sur certains points le silence de la loi pourrait engendrer quelques controverses. Ainsi, l'on peut se demander, par exemple, si le commandement doit contenir élection de domicile pour le poursuivant?

(1) Art. 673 C. pr. civ.
(2) V. le nº precédent.
(3) Carre et Chauveau, Proc. civ., t. 4, p. 686, quest. 2007.
(4) Suprà, nº 627.
(5) M. Chauveau, Journal des Avoués, 1848, p. 261.
(6) Art. 583 Code proc. civ. — Junge, Valin, t. 1, p. 343.

Le doute naîtrait à cet égard des dispositions de l'article 200 du Code de commerce qui prescrit une élection de domicile dans le procès-verbal de saisie. Or, pourrait-on dire, si cette élection est nécessaire dans la saisie, c'est donc qu'il n'en a pas été fait dans le commandement ; autrement, elle subsisterait de plein droit jusqu'à la fin de la poursuite et rendrait inutile celle de l'article 200.

Cependant cette objection manquerait de solidité. L'élection de domicile est une formalité expressément prescrite par le droit commun, soit pour la saisie des meubles (1), soit pour celle des immeubles (2). Il semble donc naturel de l'exiger également lorsqu'il s'agit de navires. J'ajouterai même qu'ici cette indication paraît présenter un degré d'utilité de plus, parce que les besoins de la navigation faisant contracter des dettes un peu partout, le navire est plus exposé qu'un autre gage à être saisi par un créancier éloigné. Il y a donc une nécessité plus grande encore à indiquer à la partie saisie un domicile où elle puisse faire ses significations ou offres.

Quant à l'argument tiré de l'article 200, voici ma réponse : Dans la rédaction primitive du Code, les articles 198 et 200 n'en faisaient qu'un seul (3). Par conséquent, la prescription d'une élection de domicile s'appliquait aussi bien au commandement qu'à la saisie. Plus tard, il est vrai, par suite de la discussion (4), cet article s'est trouvé morcelé en deux parties aujourd'hui divisées par l'art. 199 ; mais il est certain que cette scission n'a point eu pour but de soustraire le commandement à la mention de l'élection de domicile. Dès lors, il faut l'y maintenir.

Mais où doit se faire cette élection de domicile ?

Sur ce point, le droit commun présente une certaine dif-

(1) Code de pr. civ., art. 584.

(2 Ibid., art. 673.

(3) Art. 155 du projet.

(4) Locré, t. 18, p. 308, 312 et 360

ficulté d'application. En effet, le commandement tendant à saisie mobilière doit contenir élection de domicile dans la commune où doit se faire l'exécution (1); et comme l'exécution doit avoir lieu sur place, c'est, en définitive, dans la commune où les meubles se trouvent (2). Mais, pour les navires, le lieu de l'exécution n'est pas forcément le lieu de la situation; car l'exécution a lieu au tribunal civil (3), c'est à dire au chef-lieu de l'arrondissement, et le navire peut se trouver dans une des autres communes. Il faudrait donc, pour appliquer le droit commun, choisir entre ces deux endroits.

Mais je crois cette option inutile, parce que l'art. 200, dont je parlais tout à l'heure, me paraît conduire ici à une solution particulière au droit maritime. Il dispose, en effet, que l'élection de domicile doit être faite à la fois en deux endroits, savoir : dans le lieu où siége le tribunal, et dans celui où le navire est amarré. Or, ce que je viens de dire de l'union primitive de cet article avec celui qui nous occupe autorise à penser que dans l'esprit du législateur, cette double élection de domicile est applicable au commandement comme au procès-verbal de saisie. C'est du moins le sentiment que je crois devoir adopter.

634. Enfin, notre article exige une dernière condition pour que la saisie d'un navire soit permise : c'est qu'il se soit écoulé vingt-quatre heures après la délivrance du commandement.

J'ai fait remarquer ailleurs que, sur cette question de délai, la législation maritime était conforme à la procédure de saisie-exécution (4). L'observation était vraie au point de vue suivant lequel elle était présentée. Mais je

(1) Code proc. civ., art. 584.
(2) Ibid, art. 617.
(3) Infrà, sur l'art. 201.
(4) Suprà, n° 627.

dois noter ici que cette conformité n'est pas absolue. On sait, en effet, que l'art. 583 du Code de procédure civile exige, non pas seulement un délai de vingt-quatre heures, mais celui *d'un jour*, ce qui est très-différent. Car un jour est bien composé de vingt-quatre heures, mais elles ne se comptent que depuis minuit jusqu'à l'autre minuit (1); tandis que, lorsque la loi compte par heures, toutes les heures sont utiles pour remplir le délai. Ainsi, le commandement étant fait le 15 du mois, à midi, la saisie des meubles ordinaires ne pourrait être pratiquée que le 17; tandis que celle des navires pourrait l'être dès le 16, pourvu que ce fût après midi.

635. Au reste, je n'ai pas besoin d'ajouter que l'exacte observation du délai de vingt-quatre heures est aussi nécessaire que le commandement lui-même. Toute saisie pratiquée avant qu'il ne soit entièrement écoulé serait radicalement nulle. Il ne peut exister là-dessus aucune difficulté (2).

636. Mais voici un point plus délicat. On s'est demandé s'il suffisait que l'accomplissement de cette condition existât en fait, sauf au débiteur à attaquer la saisie si le délai n'avait pas été observé, ou bien, au contraire, si cet accomplissement devait résulter des actes même de la procédure, et si, en l'absence de cette constatation, la saisie serait de plein droit entachée de nullité.

Dans l'ancienne jurisprudence, cette dernière solution n'eût fait aucun doute. L'ordonnance de la marine, il est vrai, ne s'en expliquait pas formellement, pas plus d'ailleurs qu'elle ne parlait de la nécessité d'un intervalle quelconque entre le commandement et la saisie (3). Mais en posant

(1) Bourges, 2 juillet 1825. (S. 26. 2. 157. Col. nouv., t. 8.) — Junge, Chauveau sur Carré, quest. 1995.

(2) MM. Boulay-Paty, t. 1, p. 181. — Alauzet, t. 3, p. 33.

(3) Liv. 1, tit. 14, art. 2.

comme principe que les navires seraient *décrétés* (1), elle avait pour ainsi dire autorisé la doctrine et la pratique à emprunter ces détails d'exécution à la procédure générale des décrets d'immeubles. Or, en cette matière, le commandement et la saisie devaient l'un et l'autre énoncer, à peine de nullité, s'ils étaient faits avant ou après midi (2), ce qui permettait d'apprécier exactement l'observation du délai.

Mais notre législation actuelle n'a point reproduit ces anciennes dispositions. De plus, elle ne permet d'annuler un acte de procédure qu'autant que la nullité en a été formellement prononcée par la loi (3). Aussi beaucoup d'auteurs pensent-ils que la mention de l'heure n'étant point expressément exigée, son omission ne pourrait autoriser à demander la nullité de la saisie (4).

637. Je crois cependant qu'il faut distinguer à ce sujet. Si l'on entend par là que la seule omission de l'heure n'entraîne pas, comme dans l'ancien droit, la nullité de la procédure, je crois qu'on est dans le vrai (5); mais si l'on veut dire que l'observation du délai n'a besoin d'être justifiée par aucune indication quelconque résultant des actes de la procédure, je ne crois pas que cette opinion doive triompher (6). Dira-t-on, en effet, que la loi n'exige pas davantage une indication de ce genre? Je répondrai que c'est une erreur. Car il y a une chose qu'elle exige partout, non par un texte formel, mais par nécessité de raison : c'est que les actes dont la validité est expressément subordonnée à des conditions essentielles portent en eux la preuve que ces conditions ont été remplies; sans quoi l'acte n'a pas plus d'existence légale que si elles ne l'avaient pas

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 1.
(2) Denizart, v^is Commandement, n° 12, et Saisie réelle, n° 12.
(3) Art. 1030 C. proc. civ.
(4) Boulay-Paty, t. 1, p. 181. — Alauzet, t. 3, p. 33.
(5) Voy. n° suivant.
(6) Voy. dans le même sens M. Dageville, t. 2, p. 69.

été : *Idem et unum sunt non esse et non apparere.* En vain objecterait-on encore que, jusqu'à preuve contraire, l'observation de la loi doit se présumer. On ne présume pas ce qui est essentiel. Là où l'essentiel ne se montre pas, tout manque (1). Or, comme une des conditions essentielles à la validité de la saisie est qu'un délai de vingt-quatre heures la sépare du commandement, je crois que les actes de la procédure doivent nécessairement renfermer la preuve que cette condition a été respectée.

Au surplus, on conviendra que cette nécessité n'est point ici une formalité inutile. Car le débiteur qui, lorsqu'il s'agit de navires, peut être fort éloigné du théâtre de l'exécution, a un intérêt sérieux à être exactement renseigné sur la régularité des poursuites qu'il subit.

638. Maintenant entendons-nous bien sur la nature des indications qui me paraissent devoir être exigées pour montrer légalement que le délai a été respecté. C'est ici que le silence de la loi va rendre à l'interprétation toute sa latitude.

Ainsi, d'abord, il est évident que la double formalité

(1) On reconnaît là des principes que la doctrine et la jurisprudence appliquent tous les jours. Je n'en citerai qu'un exemple, parce qu'il est remarquable. La loi du 20 avril 1810 (art. 7) prononce la nullité de tout jugement ou arrêt qui n'aurait pas été prononcé publiquement, mais aucune loi n'exige dans les jugements la mention de cette publicité. De là, question de savoir si l'omission de cette mention entraînait la nullité de la décision. C'était bien certes le cas, ou jamais, de présumer l'observation de la loi de la part des magistrats qui avaient rendu le jugement. Cependant la jurisprudence, et notamment la cour de cassation, n'ont pas hésité à prononcer la nullité, précisément parce que le jugement doit porter avec lui la preuve de l'accomplissement de toutes les formalités qui lui sont essentielles. Et M. Chauveau, qui rapporte à ce sujet de très-nombreuses autorités auxquelles on peut recourir, ajoute, avec raison, que c'est là un point « *d'une doctrine universelle.* » (Sur Carré, t. 1, p. 574, quest. 488.)

prescrite par l'ancienne pratique et consistant à indiquer simultanément sur le commandement et la saisie s'ils ont été faits après ou avant midi, sera encore parfaitement suffisante aujourd'hui.

Mais ce n'est pas tout. Dans l'ancien droit où cette mention approximative des heures était, comme je l'ai dit, prescrite à peine de nullité, on n'admettait qu'elle pour prouver la régularité des actes. Dans notre droit actuel, au contraire, comme on ne demande que la preuve de l'observation des délais, sans la faire résulter d'aucune formalité déterminée, il suffira que cette preuve puisse se déduire avec clarté, soit de l'ensemble des actes, soit de quelques-unes de leurs énonciations, soit des faits qu'ils constatent, pour que la procédure échappe à toute nullité. Tel est, par exemple, le cas d'une saisie pratiquée le cinq du mois après un commandement fait le trois. Quoiqu'il n'y ait dans les deux actes aucune mention de l'heure, le simple rapprochement de leurs dates suffit pour établir l'observation du délai. C'est une nuance importante à saisir entre les anciens et les nouveaux principes.

Je crois même qu'à la rigueur le vœu de la loi serait rempli par la déclaration insérée dans la saisie qu'il y a été procédé plus de vingt-quatre heures après la délivrance du commandement. Car enfin c'est un fait que l'huissier constate, et cette constatation, comme toutes celles qu'il fait dans ses exploits, vaut au moins jusqu'à inscription de faux. Il faut ajouter d'ailleurs que cette simple énonciation, si facile qu'elle soit en apparence, n'est point cependant un fait insignifiant. Tel qui pourrait, soit par oubli, soit par erreur ou toute autre cause, pratiquer une saisie avant l'expiration du délai, refusera de couvrir de sa signature une affirmation mensongère.

Ainsi donc, à mes yeux, notre droit actuel présente à la fois de la concordance et de la diversité avec l'ancien : concordance sur les principes, diversité sur les formalités extérieures.

La concordance résulte, selon moi, de ce que, dans les deux législations, il y a nécessité égale que la procédure se suffise à elle-même, c'est à dire qu'elle constate que ses conditions substantielles de validité ont été remplies. Sur ce point, en effet, il faut bien que toutes les législations se ressemblent, puisque c'est un principe qui dérive de la nature des choses. Mais, en même temps, les deux législations diffèrent par une nuance importante, en ce sens que l'ancienne n'acceptait cette constatation qu'autant qu'elle se produisait par une formalité déterminée, tandis que la moderne consent à la reconnaître sous quelque forme qu'elle se révèle, pourvu qu'elle résulte de la procédure elle-même.

639. Il va de soi que, si l'on ne peut procéder à la saisie avant les vingt-quatre heures qui suivent le commandement, on n'est pas tenu d'y procéder immédiatement après leur expiration. Le débiteur serait mal venu à se plaindre qu'on ne l'a pas poursuivi avec assez de rapidité. Mais pendant combien de temps le commandement non suivi de saisie est-il valable, et après quel délai serait-on obligé de le renouveler pour saisir régulièrement?

Cette question qui, depuis Valin, a occupé tous les auteurs, mérite de nous arrêter un instant, car elle reçoit généralement une solution assez difficile à concilier avec les principes du droit.

« Si le commandement était surauné, écrivait Valin, il « serait de la prudence de le réitérer avant de procéder par « saisie du navire (1). » Valin n'en disait pas davantage à ce sujet, mais l'état de la législation sous laquelle il s'exprimait ainsi servait à compléter sa pensée.

On sait, en effet, qu'il existait dans l'ancien droit une sorte de péremption qui portait le nom de *surannation*. Elle était particulièrement applicable aux lettres de chan-

(1) Liv. 1er, tit. 14, art. 2, t. 1er, p. 343.



cellerie nécessaires en certains cas pour agir en justice (1). Lorsque pendant un an et un jour, l'impétrant n'avait pas fait usage de ses lettres, elles étaient tenues pour surannées, c'est à dire pour non avenues, périmées et sans effet (2). Au fond, cette péremption n'était qu'une invention bursale (3), dont le seul but était d'obliger à payer une seconde fois les droits pour obtenir de nouvelles lettres. Cependant, peu à peu, la pratique étendit à diverses autres procédures cette espèce particulière de péremption, et notamment à la procédure des décrets. En conséquence, il était reçu que si, dans le délai d'an et jour, le commandement n'était pas suivi de saisie, il tombait sous le coup de la surannation (4). C'est à quoi Valin faisait allusion dans le passage que je viens de citer. Il demeurait ainsi fidèle à son système, qui était d'appliquer presque toujours à la saisie maritime les règles des décrets ; car en matière de saisie mobilière le commandement ne se surannait pas (5). Remarquons toutefois que Valin ne disait pas positivement que le commandement suranné, c'est à dire ayant plus d'un an et un jour de date, fût absolument nul. Il se bornait à conseiller le renouvellement du commandement comme une simple mesure de prudence.

Mais nos auteurs modernes vont plus loin. Ils regardent comme entièrement éteint par surannation le commandement non suivi de saisie dans le délai d'an et jour, et ils considèrent comme une nécessité absolue de le renouveler. Pourquoi cela? Les uns se fondent sur la loi, les autres sur un usage prétendu.

640. Parmi les premiers, je rencontre d'abord M. Boulay-Paty. D'après cet auteur, il est vrai que le mot de su-

(1) Denizart, vº Surannation, nº 1.

(2) Ibid., nº 2.

(3) Ibid., nº 3.

(4) Voy. cependant d'Héricourt, Ventes par décret, ch. 7, nº 8.

(5) Jousse, sur l'art. 3, tit. 23, ord. de 1667.

rannation ne se trouve pas dans notre Code de procédure, mais la chose s'y trouve. Elle a survécu à sa dénomination. Et tandis que la péremption véritable n'a lieu que pour les instances liées, les actes judiciaires, tels que les exploits et significations, sont encore soumis à l'espèce de prescription exprimée dans l'ancienne jurisprudence par le mot de surannation (1).

Il n'y a qu'un malheur à tout ceci : c'est que le Code de procédure ne contient rien de pareil. C'est pourquoi M. Carré a pu dire avec infiniment de vérité qu'on ne connaissait plus aujourd'hui la surannation des actes isolés de la procédure par un an, ainsi qu'on l'admettait autrefois (2). Et, de fait, il serait impossible de trouver dans toute la procédure de saisie aucun vestige de cette ancienne péremption, si ce n'est peut-être dans l'article 673, d'après lequel le commandement tendant à saisie immobilière n'a de force que pendant quatre-vingt-dix jours. De sorte que si l'on voulait frapper le commandement qui précède la saisie maritime d'une prescription particulière, ce serait ce dernier délai qu'il faudrait appliquer comme l'expression moderne du droit commun. Mais, ainsi que je l'ai dit ailleurs, cette application même serait fautive, puisque jusqu'à la citation en justice, la saisie maritime conserve son caractère de saisie-exécution (3).

L'opinion de M. Boulay-Paty a donc pour point d'appui un système de procédure complétement imaginaire. J'ose dire qu'elle n'est pas soutenable.

641. Mais d'autres auteurs (4) ont cru trouver ailleurs une

(1) T. 1er, p. 182.

(2) Proc. civ., Obs. prélim. sur le tit. 22; éd. Chauveau, t. 3, p. 378.

(3) Suprà, n° 627.

(4) M. Dageville, t. 2, p. 69. — Devilleneuve et Masse, v° Navire, n° 115. — Goujet et Merger, v° Navire, n° 105. — Dalloz, Rép. alph., v° Droit maritime, n° 115. — Alauzet, t. 3, p. 33.

autorité plus solide. L'usage, dit-on, est de réputer le commandement périmé un an et un jour après sa date.

L'usage!... C'est souvent une grande autorité, mais je doute que sa puissance soit la même dans le domaine de la procédure. On n'a pas remarqué que l'effet de cette péremption par voie d'usage serait d'entraîner la nullité de la saisie pratiquée sans que le commandement ait été renouvelé. Or, est-ce qu'un usage peut créer une nullité de ce genre? Evidemment non. Il n'y a que la loi qui ait cette puissance (1). Certes je conçois qu'on donne le conseil de renouveler le commandement lorsqu'il a plus d'un an de date. C'est un excellent procédé du créancier à l'égard du débiteur. On ne saurait trop l'encourager. Mais lorsque le créancier a agi sans ces égards, et qu'on est appelé à peser la validité de ce qu'il a fait, il n'y a pas, ce me semble, d'usage qui tienne. C'est la loi qu'il faut suivre.

Or, quelle est la loi? C'est ce qui me reste à examiner.

642. Tout d'abord, il est certain que le Code de commerce est absolument muet sur la question, comme l'était l'ordonnance de la marine. C'est donc le droit commun seul qui peut nous guider, comme il guidait Valin. Or, d'après le droit commun, la péremption, qui est aujourd'hui de trois ans au lieu d'un, ne s'applique qu'aux instances, c'est à dire aux procédures faites devant un tribunal pour parvenir à la décision d'une contestation (2). Quant aux actes extra-judiciaires, ils n'en sont pas susceptibles. Par suite, ils ne peuvent être soumis qu'à la prescription générale de trente ans, à moins qu'une disposition formelle de la loi n'en ait décidé autrement. C'est pourquoi le silence de la loi, en ce qui concerne le commandement tendant à saisie mobilière, a fait juger qu'il

(1) C. de proc., art. 1030.

(2) Art. 397 C. proc. civ. — Carre-Chauveau, quest. 1410 bis, t. 3, p. 382.



ne pouvait se périmer que par trente ans (1). D'où je conclus que le commandement tendant à la saisie d'un navire est dans le même cas.

Dira-t-on que ce système a des inconvéniens ; qu'un débiteur peut, après un long délai, perdre le souvenir d'un commandement non suivi d'exécution et se trouver pris à l'improviste par une saisie inattendue? C'est possible, quoique ce danger ne soit guère à redouter dans la pratique; mais telle est la loi. La violer serait un inconvénient plus grave encore.

643. Dans tout ce qui précède, je n'ai eu en vue que la saisie ordinaire, mais on sait qu'en matière de commerce la loi reconnaît, en outre, la saisie conservatoire, laquelle peut être pratiquée, même sans titre exécutoire, en vertu de l'ordonnance du président du tribunal de commerce, savoir : dans tous les cas, lorsqu'il s'agit d'obtenir payement d'une lettre de change ou d'un billet à ordre protestés faute de payement (2), et dans les cas qui requièrent célérité, lorsque la créance n'est point constatée par un de ces titres (3). Or, on demande si cette forme de saisie est également autorisée à l'égard des navires.

L'affirmative est généralement admise dans la doctrine et la pratique, et je ne pense pas qu'elle puisse être sérieusement contestée (4). L'art. 417 du Code de proc. est général et ne fait aucune exception. Il comprend tous les meubles. On pourrait objecter, à la vérité, qu'à l'égard des créances maritimes la loi donne au créancier des facilités plus

(1) Rejet, 27 mars 1821. (S. Dev., 21, 1. 327. — C. N., 6.)

(2) C. de comm., art. 172.

(3) C. de proc. civ., art. 417.

(4) MM. Pardessus, t. 3, nº 609. — Dageville, t. 2, p. 109. — Goujet et Merger, vº Navire, nº 99. — M. Alauzet émet cependant un avis opposé (t. 3, nº 1009), mais il se borne à l'énoncer sans aucun motif à l'appui.

grandes pour obtenir un titre, en lui permettant d'assigner d'heure à heure (1). Mais cette rapidité de la procédure ne serait pas toujours un secours suffisant. Pendant qu'on dressera la grosse du jugement rendu, le capitaine peut obtenir ses expéditions et rendre son navire insaisissable. C'est pourquoi, je le répète, la saisie conservatoire est généralement autorisée dans la pratique, sauf à être convertie en saisie-exécution lorsque le créancier est en possession d'un titre régulier.

Article 199.

Le commandement devra être fait à la personne du propriétaire où à son domicile, s'il s'agit d'une action générale à exercer contre lui.

Le commandement pourra être fait au capitaine du navire, si la créance est du nombre de celles qui sont susceptibles d'un privilége sur le navire, aux termes de l'article 191.

SOMMAIRE.

644. Transition. — A qui le commandement doit être notifié. — Distinction importante introduite dans le droit maritime par notre article.

645. 1re Hypothèse : action générale. — Le commandement doit être fait au débiteur.

646. Il n'y a point à distinguer s'il demeure ou non dans le ressort du tribunal.

647. *Quid* si son domicile et sa résidence sont inconnus ?

648. Du propriétaire habitant le territoire français hors du continent.

649. Du propriétaire étranger qui réside en France et de celui qui n'y réside pas.

650. 2e Hypothèse : créance susceptible de privilége. — Signification du commandement au capitaine.

(1) Art. 418 C. proc. civ.

COMMENTAIRE.

644. Nous avons vu sous l'article précédent ce qui concerne la forme et les énonciations du commandement. Il faut nous occuper maintenant de savoir à qui cet acte doit être adressé.

L'ordonnance de 1681 était muette à cet égard. Mais, par cela même, elle était regardée comme ayant abandonné le commandement à l'empire du droit commun, et l'on tenait pour règle certaine qu'il devait être adressé toujours au propriétaire du navire menacé de saisie. « Pour ce qui est du commandement, disait Valin, je crois « qu'il y a nécessité de le faire au débiteur, à sa personne, « ou à son domicile, et qu'il ne suffirait pas d'en délaisser « copie au maître, attendu que par là le débiteur ne se- « rait pas mis en demeure de payer, ce qui est indispen- « sable néanmoins, avant de procéder à toute saisie sur « un Français (1). »

Aujourd'hui, le droit commun est le même qu'autrefois. Tout commandement doit être remis à la personne ou au domicile du débiteur que l'on entend saisir. Mais à l'égard de la saisie des navires, cette règle n'est pas invariable. Il faut, aux termes de notre article, faire une distinction,

(1) Liv. 1er, tit. 14, art. 3, t. 1er, p. 345.

S'il s'agit d'exercer une action générale, le commandement doit être adressé au propriétaire du navire : c'est le maintien de la règle ordinaire. Mais si la créance dont on poursuit le recouvrement est une de celles qui sont susceptibles de privilége sur le navire, l'ancienne doctrine est abandonnée : il suffit alors de faire le commandement au capitaine.

Abordons successivement chacune des branches de cette distinction. Je commence par la première.

645. L'antithèse qui existe entre les deux fragments de l'art. 199 nous indique ce qu'il faut entendre par action générale. C'est toute créance qui n'entraîne pas de privilége sur le navire. Ainsi, un créancier ordinaire du propriétaire, un fournisseur de sa maison, je suppose, veut saisir son navire : l'action de ce créancier est une action générale.

Il en est de même dans d'autres cas où cependant la créance se rattache plus directement au bâtiment. Ainsi, je suppose que l'armateur ait été condamné à des dommages et intérêts pour réparation des avaries commises par son navire à un autre bâtiment, dans un abordage. Veut-on exécuter, par une saisie, cette condamnation? C'est une action générale, car la créance n'est pas privilégiée.

En un mot, que la créance se rattache plus ou moins au navire et à son usage, ou qu'elle lui soit absolument étrangère, peu importe : dès là qu'elle n'entraîne pas de privilége, l'action est générale, et le commandement doit être adressé à la personne ou au domicile du propriétaire.

646. Il n'y a pas à distinguer d'ailleurs si ce domicile est situé ou non dans le ressort du tribunal qui doit connaître de l'exécution (1). Ici n'est point applicable la règle

(1) V. dans le même sens : Delvincourt, t. 2, p. 7, note 3; Boulay-Paty, t. 1, p. 185.

dont parle l'article 201 pour la signification de la saisie (1). D'abord parce que la loi ne le dit pas, et ensuite parce que la situation n'est pas la même. Car lorsqu'on signifie le commandement rien n'a encore révélé les poursuites, tandis que la notification de la saisie n'est que le troisième acte de la procédure ; d'où suit que pour faire cette notification au débiteur déjà prévenu on peut donner des facilités qui n'ont pas la même raison d'être lorsqu'il s'agit précisément de le prévenir. Il suffira donc que le débiteur demeure en France pour qu'on soit tenu de lui signifier le commandement à personne ou domicile.

647. Que si ce domicile n'est pas connu, la signification sera faite au lieu de sa résidence actuelle ; et si le lieu de sa résidence est lui-même inconnu, l'exploit sera affiché à la principale porte de l'auditoire du tribunal compétent pour connaître de la saisie, et une seconde copie sera donnée au procureur impérial (2).

648. Si le propriétaire habite le territoire français hors du continent, ou s'il est établi en pays étranger, le commandement lui sera fait au procureur impérial, lequel enverra la copie : dans le premier cas, au ministre de la marine, et dans le second, à celui des affaires étrangères (3).

649. Lorsque le propriétaire est étranger, il faut distinguer s'il se trouve en France ou hors de France. Dans le premier cas, le commandement peut lui être fait, en France, en parlant à sa personne ou au lieu de sa résidence ; mais s'il est hors de France, il faut je crois pro-

(1) Infrà, n° 674.
(2) Art. 69 du Code de procedure civile, n° 8.
(3) Ibid., n° 9.

céder comme il vient d'être dit, pour les Français établis à l'étranger (1).

650. Venons maintenant à la seconde hypothèse, c'est à dire au cas où la créance est susceptible de privilége sur le navire.

Nous avons déjà vu que, dans ce cas, le commandement pouvait être fait au capitaine. Pourquoi cela? Le voici :

Les créances susceptibles de privilége, aux termes de l'art. 191, ont une relation directe et intime avec le navire. Elles ont pour cause l'équipement, le radoub, les approvisionnements et les autres nécessités du bâtiment. C'est pourquoi l'on suppose que le capitaine a, dans son mandat tacite, la mission et les moyens de répondre aux poursuites dirigées à cette occasion (2).

J'ai déjà fait remarquer que cette disposition était contraire aux règles du droit commun et de l'ancien droit maritime. Le but, sans doute, en est visible. « Si l'on obli-« geait le créancier de faire un commandement au pro-« priétaire absent, disait M. Jaubert au conseil d'Etat, « le vaisseau pourrait s'échapper pendant le délai que cette « formalité entraînerait (3). » C'est pourquoi l'on a voulu protéger les créances privilégiées contre ce danger, en supprimant les recherches, les retards et les lenteurs qui résultent nécessairement de l'éloignement du débiteur. Ne nous dissimulons pas cependant que cette rapidité même a ses périls. C'est chose grave que d'enlever à un citoyen la possession de sa chose sans l'en avertir. Son mandataire est prévenu, je le sais; mais ce mandataire peut être lui-même l'auteur de la dette et se montrer fort peu empressé à faire connaître la poursuite qu'elle amène. C'est en pareil

(1) Arg. de l'art. 201, infrà, nos 689 et 690.

(2) Voy. les paroles de M. Berlier, citées au no suivant.

(3) Locré, t. 18, p. 314.

cas que rien ne remplace l'œil du maître. Quelles que soient les exigences du commerce, on ne peut assister sans regret au sacrifice de l'une des garanties les plus précieuses du droit commun.

651. Ces réflexions me conduisent à examiner un point qui s'y rattache. C'est la question de savoir si, même dans l'hypothèse d'une créance privilégiée, le commandement peut être fait au capitaine, lorsque le propriétaire lui-même demeure dans le lieu où doit se faire la saisie.

On peut dire pour l'affirmative que l'art. 199 ne fait aucune distinction; qu'il suffit que la créance soit dans la catégorie de celles dont parle l'art. 191, pour que la poursuite soit régulièrement introduite contre le capitaine.

Mais je crois pouvoir répondre que si l'article 199 ne fait pas cette distinction, c'est qu'il ne rend pas dans toutes ses nuances la pensée vraie du législateur. On sait, en effet, que l'examen de cet article donna lieu dans le sein du conseil d'Etat à une certaine discussion. Les uns demandaient qu'on adoptât l'opinion de Valin et qu'on signifiât toujours au saisi (1); les autres la rejetaient comme incompatible avec la célérité de la procédure (2). Puis vint M. Berlier, qui s'exprima ainsi :

« Il y a une distinction à faire : S'agit-il d'une action di-
« rigée contre le propriétaire en vertu de jugement ou
« titre non spécialement applicable au vaisseau commandé
« par le capitaine ? Nul doute qu'en ce cas le commande-
« ment ne doive être fait à la personne ou au domicile du
« propriétaire, puisque le capitaine ne le représente que
« pour les affaires directement propres au navire et ne
« saurait, dans les limites de son mandat tacite, répondre
« à un commandement qui procéderait de causes étran-
« gères à l'équipement du navire, à son radoub, aux ap-

(1) Locré, t. 18, p. 312.
(2) Ibid., p. 313.

« provisionnements, etc.; — mais s'agit-il d'une action « de cette dernière nature, toutes significations, et le « commandement même, peuvent se faire au capitaine « *quand le propriétaire est absent* et n'a point sur les lieux « une autre personne chargée de ses pouvoirs spéciaux; « cette distinction, qui semble puisée dans la nature des « choses, est propre à lever beaucoup de difficultés (1). »

Ces paroles de M. Berlier rallièrent tous les suffrages, et sa proposition fut définitivement adoptée (2). On voit donc bien que l'intention formelle du conseil a été de ne déroger à la règle qui prescrit d'adresser le commandement au propriétaire que lorsque son absence rendait l'application de ce principe trop onéreuse au créancier. Mais lorsque le propriétaire est là, lorsqu'il n'est pas plus difficile de l'avertir en personne que par intermédiaire, l'exception n'a plus de raison d'être : il faut revenir au principe. Tel me paraît être le véritable esprit de la loi.

J'ajouterai d'ailleurs que cette pensée se confirme par une considération plus grave encore. La signification au capitaine est fondée sur le mandat tacite dont il est investi. Les paroles de M. Berlier en font foi. Or, on sait que ce mandat n'existe pour le capitaine, même en ce qui concerne les nécessités du navire, que lorsque le propriétaire n'est pas sur le lieu. Autrement, c'est un principe certain en droit maritime que le propriétaire seul a la gestion de son navire et de tout ce qui le concerne (3). Dès lors, à ce point de vue encore, il n'est pas possible que le législateur ait voulu déroger spécialement ici à une règle qu'il a toujours soigneusement respectée.

Je crois donc, je le répète, que dans l'hypothèse indiquée, c'est au propriétaire présent sur le lieu et non au capitaine que doit être notifié le commandement.

(1) Locré, t. 18, p. 313.
(2) Ibid., p. 314.
(3) Art. 232 du C. de comm.

652. Faut-il en dire autant lorsque, sans être présent lui-même, le propriétaire est représenté par une personne chargée de ses pouvoirs spéciaux?

C'était également, on vient de le voir, la pensée de M. Berlier dont le conseil d'Etat a adopté l'opinion. Cependant devrait-elle être suivie? On peut en douter. Le silence de la loi est ici quelque chose de grave. Tout à l'heure, je le reconnais, j'ai proposé moi-même d'y suppléer avec les paroles de M. Berlier; mais qu'on y prenne garde : c'était pour rentrer dans la voie des principes ordinaires. Ici, au contraire, rien de pareil. La question se pose entre deux mandataires, c'est à dire entre une exception et une autre. C'est le cas de s'en tenir au texte.

653. C'est avec ces tempéraments logiques que l'art. 199 me paraît devoir être entendu. Ainsi, quoiqu'il semble n'en réclamer qu'une, il faut cependant deux conditions pour que le commandement puisse être valablement adressé au capitaine : l'une, que le propriétaire lui-même ne demeure pas dans le lieu de l'exécution; l'autre, que la poursuite ait pour cause une créance susceptible de privilége.

Je me suis expliqué sur la première condition. Quant à la seconde, sa constatation n'offre aucune difficulté. Il suffira de se reporter aux énonciations de l'article 191 pour voir si la créance dont il s'agit rentre dans ses prévisions.

J'ajouterai cependant une observation. Nous avons vu, par l'article 191, que beaucoup des priviléges dont il parle ne survivaient pas au voyage qui les avait vus naître. Or, que décider si la saisie est faite pour une créance dont le privilége est éteint? Pourra-t-on, néanmoins, faire le commandement au capitaine?

On peut dire que cette forme exceptionnelle a pour cause précisément la faveur qui s'attache au privilége. Or, dès là que la créance vient se confondre dans la masse ordinaire,

la cause n'existe plus et l'effet doit cesser. D'ailleurs, ajoute-t-on, qu'est-ce qu'une créance susceptible de privilége? C'est celle qui rentre dans les conditions de l'article 191. Eh bien! l'une de ces conditions est que la créance soit relative au dernier voyage. Donc, lorsque cette condition fait défaut, on ne peut pas dire que la créance soit susceptible de privilége. Au contraire, elle ne l'est pas.

Je crois, cependant, que la doctrine opposée serait plus conforme à l'esprit de la loi. Remarquons, en effet, que le législateur n'a pas dit : Une créance privilégiée, ce qui eût été plus bref; mais une créance susceptible de privilége, c'est à dire une créance qui, par sa nature, rentre dans la catégorie de celles dont parle l'art. 191, qui est de la même nature qu'elles. Et si l'on se reporte aux paroles de M. Berlier, on voit que c'est, en effet, sur la nature même de la créance qu'il basait la distinction qu'il a fait admettre (1).

654. Telles sont les règles générales à suivre pour délivrer régulièrement le commandement dans les deux hypothèses prévues par notre article. Il y en a une troisième : c'est lorsque le créancier qui fait le commandement procède en vertu de deux créances dont l'une est ordinaire, et l'autre susceptible de privilége.

Dans ce cas, faut-il notifier le commandement au débiteur ou peut-on se contenter de la signification au capitaine?

Cette dernière procédure pourrait souvent échapper à la critique. En effet, quoiqu'elle soit irrégulière pour la créance ordinaire, elle ne l'est pas pour la créance susceptible de privilége. Or, comme cette dernière créance suffirait seule pour justifier la saisie, l'irrégularité serait sans intérêt. Mais il en serait autrement si, sur le commandement, le capitaine faisait offre du montant de la dette pri-

(1) Suprà, n° 651.

vilégiée. Car alors la poursuite, n'ayant plus pour point d'appui qu'une créance ordinaire, se trouverait viciée dans son principe. La première marche est donc la plus sûre, parce qu'elle fait face à toutes les éventualités.

655. Au surplus, on comprend que les règles tracées par notre article ne touchent en rien à l'ordre public. Elles n'ont en vue que l'intérêt des parties qu'elles concernent. D'où suit que celles-ci pourraient renoncer à en réclamer le bénéfice. Le débiteur, par exemple, peut consentir à ce que le commandement lui soit fait autrement qu'à personne ou domicile, même lorsque la dette est ordinaire; et, à l'inverse, le créancier poursuivant peut abdiquer la faculté d'agir contre le capitaine et faire le commandement dans les termes ordinaires du droit. Le débiteur n'aurait pas à s'en plaindre.

656. Cette double renonciation résulterait-elle suffisamment de ce que le débiteur a élu domicile dans l'acte en vertu duquel le commandement est fait?

L'affirmative est certaine quant au débiteur d'une dette ordinaire. La signification du commandement serait alors valablement adressée au domicile élu. Il n'y a pas de raison, en effet, pour ne pas appliquer aux saisies de navires l'article 111 du Code Napoléon, comme on l'applique à la saisie-exécution (1) et même à la saisie immobilière (2).

Quant au créancier privilégié, il pourrait paraître plus difficile au premier abord d'induire sa renonciation de l'élection de domicile faite par le débiteur dans l'acte constitutif de la créance. Néanmoins, c'est à cette conclusion que me paraissent conduire les principes. En définitive, l'art. 111 dont je parlais tout à l'heure est général et absolu. Il s'applique à tous les cas. Le créancier a su à quoi

(1) Carré et Chauveau, t. 4, p. 679, quest. 1999.
(2) Ibid., t. 5, 1re part., p. 418, quest. 2199.

il s'engageait en acceptant l'élection de domicile faite par son débiteur. Il faut qu'il se soumette à la loi qu'il a acceptée.

Article 200.

L'huissier énonce dans le procès-verbal,

Les nom, profession et demeure du créancier pour qui il agit;

Le titre en vertu duquel il procède;

La somme dont il poursuit le payement;

L'élection de domicile faite par le créancier dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et le lieu où le navire saisi est amarré;

Les noms du propriétaire et du capitaine;

Le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment.

Il fait l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Il établit un gardien.

SOMMAIRE.

657. De la saisie. — Transport de l'huissier à bord.

658. Il doit être accompagné de témoins.

659. Itératif commandement au saisi, s'il est présent.

660. Du procès-verbal. — Principales énonciations qu'il doit contenir.

661. 1° Qualité et droits du poursuivant.

662. 2° Election de domicile. Pourquoi il en faut deux.

663. 3° Indication de la partie saisie.

664. Suite.

665. 4° Indication de l'objet saisi. — En principe, la description des accessoires du navire n'est pas indispensable pour qu'ils soient frappés par la saisie.

666. Suite.

COMMENTAIRE.

657. Après avoir expliqué tout ce qui concerne le commandement et sa signification, nous arrivons à la saisie qui en est la conséquence naturelle. C'est avec la saisie que commencent véritablement les rigueurs de l'exécution. Jusque-là, il n'y avait qu'un simple avertissement, une menace; mais on va maintenant procéder à la dépossession légale du débiteur. C'est dire que la saisie et le procès-verbal qui la constate sont des actes d'une extrême importance, dans l'accomplissement desquels on ne saurait apporter trop de prudence, de ménagements et de soin. D'autant que notre loi commerciale, quoique plus complète que l'ordonnance de 1681, n'a indiqué qu'une partie des formalités à remplir, en laissant au droit commun la tâche de la compléter. J'essaierai donc, en suivant pas à pas les détails de l'exécution, de montrer, comme je l'ai fait jusqu'ici, sur les points les plus importants, comment se marient ces deux autorités légales.

Lorsque, vingt-quatre heures après le commandement, le débiteur n'a point satisfait à ses obligations, le créancier peut faire procéder à la saisie du bâtiment. A cet effet, l'huissier qu'il charge des poursuites doit se transporter en personne à bord du navire. Sa présence est à la fois le signe extérieur de la main-mise judiciaire et une garantie d'exactitude pour la désignation des objets saisis. Aussi ce

transport est-il, en matière de saisie, une formalité nécessaire que tantôt la loi indique (1), que tantôt elle suppose (2), et toujours substantielle.

658. L'huissier doit en outre être assisté de deux témoins, Français, majeurs, non parents ni alliés des parties ou de l'huissier, jusqu'au degré de cousin issu de germain inclusivement, ni leurs domestiques. Telle est, en effet, la règle prescrite pour les saisies-exécution (3), et celle qui nous occupe n'est pas autre chose (4).

Je comprends, toutefois, qu'au point de vue d'un raisonnement rigoureux, cette assistance de deux témoins à la saisie d'un navire puisse présenter une utilité moindre que lorsqu'il s'agit de meubles ordinaires. Il ne faudrait pas croire, en effet, que la présence des témoins ait seulement pour but, comme le pensaient assez ingénument quelques auteurs anciens (5), de donner à l'huissier le moyen de trouver un gardien. La loi, en prescrivant cette mesure, a eu des vues plus sérieuses et plus élevées. De toutes les exécutions, la saisie mobilière est certainement la plus dure pour le débiteur. Moins importante que la saisie des immeubles sous le rapport pécuniaire, elle est incomparablement plus blessante par la nature et la minutie des investigations qu'elle exige. Elle touche de plus près à l'homme même. Dans ses pénibles détails, il n'y a souvent qu'un pas imperceptible du devoir à la vexation. C'est pourquoi la loi a pris la précaution de placer à côté de l'huissier, accomplissant un ministère difficile, deux témoins désintéressés et portés par conséquent à prendre parti pour le malheur.

(1) Cod. pr., art. 675.
(2) Id., art. 587.
(3) Art. 585 C. pr. civ.
(4) Suprà, n° 627.
(5) Jousse, sur l'art. 2, tit. 2, ord. de 1667.

Il est incontestable que ces motifs n'existent pas au même degré lorsqu'il s'agit de saisir un navire. Il n'y a plus là à pénétrer dans le secret du domicile et à en fouiller les arcanes. Dès lors on pourrait comprendre que l'huissier fût dispensé de se faire accompagner par des témoins, comme il l'est pour la saisie d'un immeuble (1). Néanmoins, je le répète, les lois de l'interprétation conduisent à appliquer l'art. 585 du Code de procédure civile. Au reste, la présence des témoins peut encore avoir pour avantage de prévenir des résistances ou d'empêcher des détournements que l'isolement de l'huissier pourrait encourager.

659. On s'est demandé si l'huissier était tenu de faire, avant de saisir, itératif commandement au débiteur. M. Pardessus pense que non, parce que ce commandement n'est prescrit par l'art. 586 du Code de procédure civile que dans le cas où la saisie est pratiquée en la demeure du débiteur (2).

En fait, il est certain, quoique M. Boulay-Paty paraisse en douter (3), que cette condition ne saurait se rencontrer. Mais remarquons aussi que l'esprit de l'art. 586 est que le commandement itératif soit adressé au débiteur, lorsqu'il est procédé en sa présence, même hors sa demeure (4). Si donc le débiteur était sur le navire au moment où l'huissier s'y présente, on ferait sagement de lui adresser le commandement itératif dont parle l'art. 586.

Au surplus, il est bien entendu que ce commandement itératif n'a rien de commun avec le second commande-

(1) Art. 675 C. pr. civ.

(2) T. 3, nº 611.

(3) T. 1er, p. 187.

(4) Carré-Chauveau, quest. 2016, t. 4, p. 690, et les auteurs cités.

ment exigé par l'ancienne pratique et abrogé par la nouvelle (1). Celui dont il est question ici n'est pour ainsi dire qu'une interpellation dernière qui ne retarde en rien la saisie, tandis que le second commandement exigeait un nouveau délai.

660. Après ces préliminaires, l'huissier procède à la saisie et en dresse le procès-verbal sans déplacer (2). Notre article a pour but d'énumérer les énonciations que doit contenir ce procès-verbal, mais cette énumération est loin d'y être complète. Ainsi, par exemple, il ne parle point de la date de la saisie, quoique cette mention soit une nécessité de premier ordre (3). Il ne parle point non plus de l'énonciation des noms, professions et demeures des témoins ni de l'apposition de leur signature sur l'original et les copies du procès-verbal (4). En un mot, l'article 200 ne peut aucunement dispenser de recourir aux règles générales concernant la saisie-exécution. Il contient simplement, à l'exemple de l'ordonnance de 1681 (5), quelques applications de ces règles à la saisie des navires.

Au reste, ces diverses formalités de procédure me paraissent comporter peu de détails. Elles sont si simples et si naturelles que la lecture du texte semblerait suffire. Je me réduirai donc là-dessus à de très-courtes observations.

661. On ne saurait comprendre un procès-verbal de saisie sans l'indication précise de la qualité, des droits et des réclamations du créancier qui la fait pratiquer. C'est à cette indication que se rapportent les trois premières énonciations prescrites par notre article, savoir :

1° Les nom, profession et demeure du créancier;

(1) Suprà, n° 630.
(2) C. proc. civ., art. 599.
(3) C. proc. civ., art. 586 et 61.
(4) Ibid., art. 585.
(5) Liv. 1, tit. 14, art. 2.

2° Le titre en vertu duquel il est procédé à la saisie;
3° La somme dont le payement est poursuivi.

662. La quatrième énonciation a un autre but : c'est de faciliter au débiteur le moyen d'offrir ce qui lui est réclamé et d'arrêter la poursuite. A la rigueur, il pourrait lui suffire de connaître la demeure du saisissant; mais cette demeure peut être éloignée. C'est pourquoi la loi enjoint au créancier de désigner un domicile auquel les offres du débiteur seront libératoires.

Ce qui pourrait cependant paraître anormal dans notre article, c'est que la loi ne se contente pas d'une élection de domicile, mais qu'elle en exige deux, savoir : dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la vente doit être poursuivie, et dans le lieu où le navire saisi est amarré. Toutefois, en y réfléchissant, on trouvera peut-être que cette disposition n'est que l'application rigoureuse du principe général en cette matière. On sait, en effet, que toute saisie mobilière doit contenir élection du domicile pour le créancier dans le lieu où se doit faire l'exécution (1). Or, ici il est vrai de dire que l'exécution se fait en deux endroits différents : d'abord, dans le port, lorsqu'on saisit et lorsque plus tard on procède aux criées et publications; ensuite devant le tribunal lorsqu'on arrive à l'adjudication. Il n'en faut pas davantage pour justifier la double élection de domicile.

663. La saisie ayant pour effet d'enlever au débiteur la possession de sa chose, il faut nécessairement que ce débiteur soit désigné dans le procès verbal qui la constate. C'est pourquoi notre article prescrit à l'huissier d'énoncer les noms du propriétaire et du capitaine. Il en est de même à peine de nullité, pour toutes les saisies mobilières (2) ou immobilières (3).

(1) C. proc. civ., art. 584.
(2) Ibid., art. 586 et 61.
(3) Ibid. art. 675 et 61.

Notons cependant cette particularité que la loi maritime paraît sur ce point plus exigeante que le droit commun, puisque, outre l'indication de la partie saisie, elle prescrit celle d'un tiers qui n'est point débiteur. On peut, je crois, en donner pour raison que dans la saisie du navire le capitaine tient souvent la place du débiteur lui-même. C'est ce que nous avons vu déjà, sous l'art. 199 (1), et l'art. 201 nous en fournira un nouvel exemple (2).

Dans ces circonstances, on comprend la nécessité indispensable de faire figurer le capitaine dans la saisie, puisqu'en réalité c'est contre lui que se poursuit l'exécution.

Toutefois, je serais porté à penser que, dans le cas où la procédure est dirigée contre le propriétaire lui-même (3), l'omission du nom du capitaine dans le procès-verbal n'entraînerait pas la nullité de la saisie. Dans cette hypothèse, en effet, cette mention ne paraît pas avoir le même caractère de nécessité. C'est moins une énonciation substantielle qu'une indication propre à désigner clairement le navire saisi. Or, si cette désignation résultait des autres énonciations du procès-verbal, je crois que le silence gardé au sujet du capitaine ne serait pas suffisant pour compromettre la validité de la saisie.

664. A propos de l'indication du propriétaire dont nous venons de parler, le tribunal de commerce du Havre disait dans ses observations sur le projet de Code : « Nous obser-« vons que les nom, profession et demeure du proprié-« taire du navire saisi sont quelquefois ignorés du saisis-« sant qui peut n'avoir eu affaire qu'au capitaine (4). »

La remarque était juste. Le fournisseur, par exemple, qui a vendu des victuailles au bâtiment sur l'ordre du capi-

(1) Suprà, n° 650.
(2) Infrà, n° 675.
(3) Suprà, n° 645. — Infrà, n° 674.
(4) Observ. sur le projet, t. 2, 1re part., p. 453.

taine ou du consignataire, peut très-bien ignorer le nom du propriétaire dont il n'a pas eu à se préoccuper. Néanmoins, l'obligation qui lui est imposée n'est point inexécutable, car il trouvera à la douane, où sont déposés les papiers du bord, les indications dont il a besoin.

A la vérité, celui dont le nom est indiqué dans l'acte de francisation peut très-bien ne plus être le propriétaire du navire; mais cette circonstance importe peu. C'est néanmoins contre lui que pourrait se poursuivre la saisie. Et lors même qu'il prouverait plus tard qu'il est désormais étranger au bâtiment, cette démonstration ne saurait préjudicier au saisissant. D'une part, la saisie ne serait point nulle, quoiqu'elle ait indiqué comme propriétaire du navire une personne qui ne l'était point en réalité; et d'un autre côté, cette personne elle-même ne pourrait échapper à la condamnation des dépens de l'incident qu'elle aurait soulevé pour faire reconnaître sa véritable qualité (1). Au reste, ces solutions rentrent dans ce que nous avons dit plus haut des effets que produisent à l'égard des tiers les mentions portées sur l'acte de francisation et de la responsabilité qu'elles entraînent pour ceux qui les laissent subsister (2).

665. On comprend que le procès-verbal de saisie manquerait encore de l'un de ses éléments essentiels, s'il n'indiquait pas l'objet saisi. En conséquence, notre article prescrit à l'huissier : 1° d'énoncer le nom, l'espèce et le tonnage du bâtiment; 2° de faire l'énonciation et la description des chaloupes, canots, agrès, ustensiles, armes, munitions et provisions.

Remarquons toutefois que l'accomplissement de ces deux

(1) Jug. du tribunal du Havre des 2 juillet et 19 août 1840, et arrêt confirmatif de la cour de Rouen du 23 janvier 1841. (Recueil de cette cour, 1841, p. 82.)

(2) Suprà, n° 512.

formalités n'est pas d'une égale importance. La première est évidemment indispensable; car c'est le navire qui forme la base même de la saisie. S'il n'était pas clairement indiqué, on ne saurait pas sur quoi porterait l'exécution.

Mais la description des divers accessoires dont parle notre article ne paraît pas présenter la même utilité. Ce n'est pas à dire, sans doute, qu'on ne doive y faire aucune attention. L'huissier qui procède à la saisie est, au contraire, personnellement intéressé à l'exécuter ponctuellement, car il serait responsable des détournements que le défaut de description aurait pu favoriser. Mais je veux dire que, sans être décrits, ces divers objets n'en seraient pas moins compris de plein droit dans la saisie.

666. Cette solution, contestée en partie par quelques auteurs (1), est généralement admise dans la doctrine. Elle me paraît fondée sur les véritables principes du droit.

Au premier aspect, en effet, il semble qu'on ne puisse comprendre une saisie sans la description ou du moins la désignation détaillée des objets qui en sont frappés. Par conséquent, ceux qui regardent la description prescrite par notre article comme une formalité substantielle, paraissent tout d'abord se placer dans la vérité; mais la réflexion ne tarde pas à montrer que si ce principe est ordinairement vrai, il cesse de l'être lorsqu'il s'agit d'un objet accessoire, qui n'est que la dépendance d'un objet principal atteint lui-même par la saisie. Ainsi, toutes les fois qu'on saisit des meubles, il faut les détailler avec un grand soin : c'est la décision formelle de l'art. 588 du Code de procédure. Lorsqu'au contraire on saisit une maison, il suffit de la faire connaître par les désignations extérieures qui la distinguent, telles que l'arrondissement, la commune, la rue, le numéro, les tenants et aboutis-

(1) Infrà, p. 427, note 4.

sants (1); ce qui n'empêche pas que les objets mobiliers devenus, par la destination du propriétaire, des accessoires de l'immeuble, ne se trouvent compris avec lui dans la saisie (2). Ils ne sont pourtant ni décrits, ni désignés, mais ils subissent l'effet de la règle que l'accessoire suit le sort du principal. Ainsi donc, il faut se garder de croire qu'une saisie ne puisse exister sur des objets mobiliers sans qu'ils soient désignés; car il en est autrement lorsqu'ils ne sont que la dépendance d'un corps principal suffisamment indiqué.

Ceci posé, je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit ailleurs pour montrer que les différents objets dont il s'agit sont les accessoires du navire (3). A vrai dire, cette proposition n'a jamais été sérieusement contestée qu'à l'égard de la chaloupe et du canot; et c'est aussi à leur égard que l'on a particulièrement soutenu que le défaut de description les laissait en dehors de la saisie (4). Mais je crois avoir établi que le principe auquel se rattache cette conséquence n'avait point de solidité (5), et la conséquence me paraît devoir éprouver le même sort que le principe.

Disons donc que la description ordonnée par la loi n'est point ici une formalité substantielle, mais une formalité secondaire dont l'inobservation n'empêche point que la main de justice n'embrasse toutes les dépendances de l'objet principal. A plus forte raison, si l'huissier, au lieu de saisir d'une manière générale tous les accessoires, décrivait seulement un certain nombre d'agrès et apparaux,

(1) Art. 675 C. proc. civ.

(2) M. Troplong, Vente, n° 323, § 3; — Chauveau, sur Carré, t. 5, p. 391; — Riom, 30 août 1820. (Dev., Coll. nouv., t. 6.) Voir, en outre, un grand nombre de décisions citées en note de cet arrêt.

(3) Suprà, n°s 521 et suiv.

(4) Valin, t. 1, p. 344. — Straccha, De navibus, 2e part, n° 12. — Vinnius, sur Peckius, p. 80, note *d*.

(5) Suprà, n° 526.

il est certain que tout ce qu'il aurait pu omettre ne serait pas moins compris dans la saisie (1). J'ajouterai même que c'est surtout pour cette hypothèse que les règles qui viennent d'être exposées me semblent présenter de l'intérêt. Car enfin, en présence de la disposition de notre article, il n'est guère présumable qu'un huissier procède jamais à une saisie sans faire aucune description. Mais ce qui peut fort bien arriver, c'est qu'au milieu de tous ces objets, dont le détail est infini lorsque le navire est de quelque importance, il commette des omissions involontaires. Or, ces omissions pour ainsi dire inévitables ne manqueraient pas de soulever de nombreux procès, si l'on eût érigé en règle que tout ce qui ne serait pas décrit ne serait pas saisi.

667. Voici pourtant une situation dans laquelle l'application de ces principes paraît présenter plus de difficulté. C'est lorsque les divers objets dont je m'occupe, déposés dans des magasins, se trouvent matériellement séparés du navire au moment de la saisie. Est-il possible de décider encore qu'ils sont compris de plein droit et sans indication spéciale dans la saisie qui frappe le bâtiment?

Déjà je me suis occupé de ce point de vue en matière de vente volontaire. J'ai même cru devoir soutenir que tous les accessoires naturels du navire se trouvaient de plein droit compris dans la vente, lors même qu'ils en étaient momentanément séparés. Toutefois, on aperçoit que l'argumentation sur laquelle j'ai fondé cette opinion n'aurait pas le même poids en matière de saisie. La séparation matérielle, disais-je, peut être définitive dans la pensée du vendeur; mais il faut qu'il le prouve. S'il y a un doute possible, il doit tourner contre lui. Que ne s'est-il expliqué plus catégoriquement lors du contrat? Or, en matière de saisie, c'est l'induction contraire qui est vraie. L'interprétation doit s'y montrer restrictive plutôt qu'extensive. *Odia restringenda.* C'est pourquoi, malgré l'opinion contraire

(1) Valin, loc. cit., p. 343.

de Valin (1), je serais porté à penser que le lien de droit qui existe entre le navire et ses accessoires ne suffirait pas pour faire comprendre dans la saisie d'un bâtiment avec ses dépendances, des agrès, apparaux ou ustensiles qui s'en trouveraient séparés. Il serait au moins nécessaire, selon moi, que ces objets fussent désignés par l'indication du lieu où ils se trouvent déposés.

668. Une autre considération me paraît venir à l'appui de cette solution. C'est d'après les énonciations de la saisie que la vente est poursuivie et que les enchères sont reçues. Or, lorsque les agrès, apparaux ou autres accessoires sont réunis au navire, je comprends qu'on attache peu d'importance à leur description. En visitant le navire, les enchérisseurs prennent en même temps connaissance des accessoires. Mais si ces objets, éloignés du navire, ne leur sont pas indiqués, même par le lieu qui les renferme, il est évident qu'ils achèteront sans y avoir égard et que le prix pourra s'en ressentir très-notablement. D'un autre côté, ne serait-il pas contraire à tous les principes d'équité de leur donner après l'adjudication le droit de réclamer des objets auxquels ils n'ont pas songé, qu'ils n'ont pas entendu acheter, et qu'ils ne doivent pas payer?

Je suis étonné que l'esprit si juste de Valin n'ait pas reculé devant ces conséquences. Quant à moi, je les crois décisives. D'ailleurs, si je voulais un moment quitter le cercle des intérêts civils, j'en pourrais rencontrer d'autres que l'éminent commentateur aurait lui-même, si je ne me trompe, trouvées dignes d'attention. Ainsi, je suppose qu'un navire est saisi avec tous ses accessoires. J'admets même que l'on a pris soin de décrire très-minutieusement tous les objets qu'il renfermait. Mais une partie des agrès et apparaux avait été déposée dans des magasins, et cette circonstance, ignorée du saisissant, n'a point été mention-

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 2, t. 1, p. 344.

née dans la saisie. Eh bien! si le saisi s'empare de ces objets et en dispose, je demande s'il pourra être poursuivi comme coupable de détournement d'objets saisis. Je demande si l'on trouvera des juges pour le condamner.

669. Après avoir procédé à son opération, l'huissier établit un gardien qu'il charge de veiller à la conservation des objets saisis. Notre article lui rappelle ce devoir.

Ajoutons que cette garde doit, autant que possible, être confiée au gardien déjà établi en exécution des règlements de police du port (1). On évite par là un double droit de garde. Cependant, comme il est dans une certaine mesure responsable de la fidélité du gardien, l'huissier est aussi le maître de choisir celui qu'il préfère, pourvu qu'il se trouve dans les conditions légales de l'art. 598 du Code de procédure.

L'ordonnance de la marine exigeait de plus que ce gardien fût solvable. Mais Valin remarquait avec raison que « si cela devait s'entendre d'un gardien dont les facultés « seraient suffisantes pour répondre de la valeur du vais- « seau, la chose serait impraticable (2). » Aussi, notre article a-t-il supprimé cette condition inutile. L'huissier ne serait donc pas, en principe, responsable de l'insolvabilité du gardien; il ne le deviendrait que si cette insolvabilité avait été notoire au moment où il l'a choisi.

Enfin l'établissement du gardien oblige encore l'huissier à deux choses, savoir : 1° à lui faire signer son procès-verbal; 2° à lui en laisser copie (3). Mais, à la différence de la saisie-exécution (4), il n'est point tenu de faire cette signification sur-le-champ à la partie saisie, même lorsqu'elle serait présente. Il a pour cette seconde notification

(1) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 2, t. 1, p. 343.
(2) Loc. cit.
(3) C. proc. civ., art. 599. — Valin, loc. cit.
(4) C. pr. civ., art. 601.

un délai plus ou moins long, selon les circonstances : c'est ce que va nous apprendre l'article suivant.

670. Mais avant de quitter celui dont l'examen vient de nous occuper, je ne crois point sans intérêt d'appeler l'attention sur une considération générale qui paraît en être le complément naturel. Nous venons de voir, en effet, se dérouler sous nos yeux un grand nombre de formalités. Nous avons cherché à expliquer comment elles devaient être remplies. Mais après ce travail, on est porté à se demander : Quelle est leur sanction? Quelles sont les conséquences de leur omission? Sont-elles abandonnées au libre caprice des parties?

La loi commerciale ne répond point à ces questions. Le Code de procédure lui-même, au titre de la saisie-exécution, observe le même silence. Cependant gardons-nous de croire que le procès-verbal de saisie soit complétement à l'abri de la nullité pour vice de forme. On sait qu'il faut distinguer, à cet égard, entre les formalités substantielles et les formalités purement secondaires. La violation des premières entraîne la nullité de l'acte auquel elles font défaut, quoique la loi ne l'ait pas prononcée. L'absence des secondes, au contraire, n'emporte point un pareil effet. Elle peut motiver contre l'huissier qui a mal instrumenté la condamnation à l'amende édictée par l'art. 1030 du C. de proc. civile; elle peut même engager sa responsabilité plus largement en faisant peser sur lui tout le préjudice résultant de l'irrégularité de la procédure; toutefois cette irrégularité n'entraîne point de nullité.

Tels sont les principes certains qui dominent en procédure. Ils se justifient d'eux-mêmes, car ils sont puisés dans la nature des choses. Mais, d'un autre côté, qu'est-ce qu'une formalité substantielle? qu'est-ce qu'une formalité secondaire? Qui nous donnera des définitions exactes et une nomenclature précise à ce sujet? Voilà la vraie diffi-

culté. Beaucoup d'auteurs l'ont abordée : elle est encore à résoudre. *Omnis definitio periculosa.* Il faut se contenter d'apporter sa pierre en attendant que des mains plus habiles parviennent à élever l'édifice. Voici la mienne.

671. Dans un sens général, on entend par conditions substantielles d'une chose, celles sans lesquelles elle ne serait pas; celles auxquelles son existence se trouve subordonnée (sub-stat). Ainsi, je dirai que la condition substantielle d'un triangle est d'avoir trois angles : car si je veux tracer sur le papier une figure triangulaire, je n'y puis parvenir qu'en me soumettant à cette condition.

Par identité de raison, je compreudrai d'abord sous le nom de formalités substantielles d'un acte celles qui le constituent, qui lui donnent la vie légale et sans la réunion desquelles il resterait une chose sans nom. Ainsi, qu'est-ce qu'un procès-verbal de saisie? C'est la représentation écrite d'un fait. Ce fait, c'est le tableau d'un créaucier posant la main de justice sur la chose de son débiteur. Voilà la scène. Elle a ses acteurs nécessaires, savoir : le créancier, le débiteur et l'objet saisi. Leur concours est indispensable pour qu'elle s'accomplisse. Dès lors, il faut aussi que je les retrouve mentionnés dans le procès-verbal, ou bien je ne puis y voir qu'une relation infidèle, une énigme incompréhensible. Ce sont les trois angles dont je parlais tout à l'heure. S'il en manque un seul, on ne peut pas même se flatter d'avoir fait un acte nul; à vrai dire, il n'y a pas d'acte.

Mais les formalités substantielles ne révèlent pas toutes leur caractère avec cette rigueur mathématique. Elles sont quelquefois plus difficiles à discerner, parce qu'elles se déduisent, non de la nécessité des choses, mais de considérations d'un autre ordre. Voici comment. Lorsque le législateur prescrit une formalité, c'est en vue d'atteindre un but déterminé. Or, voulez-vous savoir si cette formalité est ou non substantielle? Considérez s'il y a un autre moyen

d'obtenir le résultat projeté. Si oui, dites que l'omission de la formalité n'entraîne pas nullité. Si non, affirmez qu'elle est substantielle ; car autrement le but final de la loi ne serait pas atteint.

Exemple. Notre article exige que le procès-verbal contienne deux élections de domicile. Est-ce là une énonciation substantielle? A coup sûr, on ne peut pas y voir un des éléments cardinaux du procès-verbal. Cet acte peut parfaitement se comprendre sans élection d'un domicile spécial pour le créancier. Mais quel est le but de la loi ? C'est de donner au saisi toutes les facilités possibles pour offrir au poursuivant ce qu'il lui doit. Eh bien! admettons que cette formalité soit omise. Supposons que le procès-verbal ne contienne point d'élection de domicile ou qu'il n'en contienne qu'une seul. Le but de la loi sera-t-il rempli? Evidemment non. Pourra-t-il être rempli indirectement par un autre moyen? Pas davantage. En vain dira-t-on que le domicile réel du créancier est indiqué : ce n'est pas assez. Ce n'est pas là le moyen de défense que la loi a voulu assurer au débiteur poursuivi et dont elle a fait, en quelque sorte, le contre-poids de la poursuite elle-même. Donc cette double élection de domicile est une formalité substantielle dont l'omission entraîne la nullité du procès-verbal (1).

Autre application. Notre article exige aussi qu'un gardien soit établi. Dans quel but? Ce n'est pas qu'une saisie ne puisse rationnellement se concevoir sans gardien, mais c'est pour empêcher le détournement des objets saisis. Or, il est évident que la surveillance d'un gardien n'est pas le seul moyen d'arriver à ce but. C'est une mesure de précaution qui est loin d'être toujours nécessaire. D'où je conclus qu'elle n'est point non plus une formalité substan-

(1) Junge, en matière de saisie-exécution, M. Rodière, proc. civ., t. 3, p. 243. — Voy. cependant en sens contraire, Carré-Chauveau, t. 4, quest. 2004 bis.

tielle, mais une simple formalité secondaire dont l'omission n'entraîne pas nullité. D'ailleurs, qui se plaindrait de cette omission ? Le saisi ? Non ; car ce serait se plaindre qu'on a eu foi dans sa probité. Le saisissant ? Soit. Mais le saisissant ne peut pas demander la nullité de la saisie qui est son œuvre. Tout ce qu'il peut faire, c'est d'agir contre l'huissier par la voie de la responsabilité, et tel est le résultat ordinaire de l'omission des formalités secondaires (1).

Je n'en dirai pas davantage sur cette difficile matière des formalités substantielles et des formalités secondaires. J'ai essayé de montrer quel était, à mes yeux, le signalement propre à les faire reconnaître. Puissé-je avoir réussi, au moins dans la mesure nécessaire à l'application de la loi maritime.

ARTICLE 201.

Si le propriétaire du navire saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal, le saisissant doit lui faire notifier, dans le délai de trois jours, copie du procès-verbal de saisie, et le faire citer devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies.

Si le propriétaire n'est point domicilié dans l'arrondissement du tribunal, les significations et citations lui seront données à la personne du capitaine du bâtiment saisi, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine ; et le délai de trois jours est augmenté d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance de son domicile.

S'il est étranger et hors de France, les citations et significations sont données ainsi qu'il est prescrit par le Code de procédure civile, article 69.

(1) Voy. n° precedent.

SOMMAIRE.

692. § II. Citation au saisi.—Elle doit être signifiée aux mêmes personnes et dans les mêmes délais que la saisie.

693. Objet de cette citation. — Caractère qu'elle imprime à la poursuite.

694. Le tribunal compétent est le tribunal civil du lieu de la saisie.

695. Ce tribunal est également compétent pour statuer sur toutes les contestations soulevées à cause de la poursuite.

696. La citation est un véritable ajournement et doit en remplir les conditions.

697. Le délai de comparution est le même. — Il ne peut être abrégé par le juge.

698. Mais il doit être augmenté à raison des distances.

699. L'augmentation est celle que prescrit l'art. 1033 du C. de proc. civ. — Réponse à M. Pardessus.

700. Effets de la citation. — Le tribunal doit ordonner la vente et commettre un juge.

701. Doit-il en outre valider la saisie? — Solution négative.

702. Par suite, il n'est pas nécessaire que le jugement soit signifié.

703. Il peut être exécuté avant la huitaine du jour où il a été rendu.

704. Il n'est pas nécessaire que le saisi, lorsqu'il veut contester la poursuite, attaque ce jugement par la voie de l'opposition ou de l'appel.

705. Mais il en serait autrement si le tribunal avait statué sur un incident soulevé par la partie saisie.

COMMENTAIRE.

672. « Rien n'est plus naturel, disait Valin, que de signifier au saisi le procès-verbal de saisie de son navire ; « et cette formalité est si essentielle, que son omission « entraînerait la nullité de toute la procédure (1). »

Cette observation est juste. Le droit commun en a fait la règle générale qui domine toutes les procédures de saisie (2). C'est pourquoi notre article commence aussi par ordonner que le procès-verbal, dont l'article précédent nous a indiqué les énonciations, soit signifié au saisi. Puis il décide, en second lieu, que ce dernier sera cité

(1) Liv. 1er, tit. 14, art. 3, t. 1, p. 345.
(2) C. proc. civ., art. 601 et 677.

devant le tribunal pour voir procéder à la vente de son navire.

Ces deux prescriptions me semblent devoir être accomplies par le même exploit. Néanmoins, pour classer dans un ordre méthodique les questions qui se rattachent plus directement à chacune d'elles, nous les examinerons successivement.

673. Parlons d'abord de la signification du procès-verbal de saisie, et voyons à qui et dans quel délai elle doit être faite.

Je dis : à qui elle doit être faite, et par ces mots j'énonce une disposition particulière au droit maritime.

Dans le droit commun, en effet, aucune difficulté ne peut s'élever là-dessus. C'est toujours et invariablement la partie saisie que l'on doit avertir de la voie d'exécution pratiquée contre elle. Mais nous avons déjà vu, par l'article 199, le Code de commerce admettre des dérogations à cette règle, et notre article va nous en fournir un second exemple.

Il faut ici commencer par distinguer deux cas : ou bien le saisi est Français, ou bien il est étranger. Nous nous occuperons plus tard de tout ce qui se rapporte à l'hypothèse d'extranéité (1); attachons-nous d'abord à la première.

674. Lorsque le saisi est Français, il faut encore se placer dans une double situation : ou le saisi demeure dans l'arrondissement du tribunal qui doit connaître de la saisie, ou il n'est pas domicilié dans cet arrondissement.

Dans la première hypothèse, la signification doit être faite au propriétaire lui-même : c'est la règle du droit commun.

675. Mais, dans la seconde hypothèse, le saisissant n'est

(1) Infra, n° 689.

point astreint à suivre cette règle. Il lui suffit d'adresser la signification à la personne du capitaine, ou, en son absence, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine.

On remarque immédiatement que cette disposition n'a rien de commun avec celle de l'article 199, qui s'est surtout préoccupé de la nature des créances dont le recouvrement est poursuivi (1). Ici, rien de pareil. C'est le domicile du saisi qui devient une cause de distinction, et la base de l'article 199 est complétement abandonnée. On doit même regretter de ne pas trouver plus d'harmonie entre deux articles si voisins l'un de l'autre. Il peut en résulter des inconvénients réels. Ainsi, dans le cas d'une créance privilégiée dont le débiteur demeure dans l'arrondissement du tribunal, le commandement sera adressé au capitaine et la saisie au propriétaire; ou bien, à l'inverse, s'il s'agit d'une créance non privilégiée, le propriétaire domicilié hors l'arrondissement recevra le commandement, et le capitaine la saisie. Ce sont là, je le répète, des inconvénients que la pratique rend très-sensibles. En vain dirait-on que le capitaine représente le propriétaire : on dira vrai, en droit; mais en fait, ce qui est connu de l'un peut être ignoré de l'autre. Il eût donc mieux valu prendre (ce qui était facile) une base unique pour les deux articles. Quoi qu'il en soit, le principe de la loi est formel.

676. Mais, le principe admis, l'application peut encore soulever quelques difficultés qu'il faut examiner.

On sait, par exemple, que le domicile peut être distinct de la résidence. Or, que faudrait-il décider si le propriétaire avait dans l'arrondissement du tribunal, seulement son domicile, ou seulement sa résidence? Notre article n'en dit rien. Il emploie même indifféremment les expressions demeure (§ 1er) et domicile (§ 2). Toutefois, la diffi-

(1) Suprà, n° 644.

culté peut, je crois, se résoudre par le secours des principes généraux. Une règle certaine, en effet, c'est que le capitaine ne représente le propriétaire que lorsque celui-ci n'est pas présent (1). Or, le propriétaire peut être présent de deux manières : ou par sa demeure, qui entraîne l'idée de sa présence réelle; ou par son domicile, qui implique sa présence juridique. Il suffit donc qu'il ait l'un ou l'autre dans l'arrondissement, pour que la saisie doive lui être signifiée directement. Notre article même, en confondant deux choses aussi dissemblables, semble fournir une raison de décider en ce sens. Il en présente une seconde plus claire encore par sa décision à l'égard de l'étranger résidant en France (2). Enfin j'ajouterai que, dans le doute (s'il y avait doute), il vaudrait mieux appliquer la règle du droit commun, qui veut que la saisie soit notifiée au saisi.

677. Une autre difficulté se présente lorsque le propriétaire n'a ni son domicile ni sa résidence dans l'arrondissement du tribunal. Il faut alors, dit notre article, adresser la signification à la personne du capitaine; mais les auteurs ne sont pas d'accord sur le sens de ces mots : *A la personne.*

Les uns n'y voient qu'une sorte d'antithèse de style et rien de plus. On parle ici de la personne du capitaine, par opposition au propriétaire dont on vient de parler. Mais cela n'implique nullement que la signification ne puisse être laissée au domicile du capitaine, aussi bien qu'à sa personne (3).

D'autres, au contraire, voient dans cette expression un sens restrictif; et, d'après eux, les seules significations valables seraient celles qui sont faites en parlant à la personne du capitaine (4).

(1) C. com., art. 232. — Supra, n° 651.
(2) Infrà, n° 689.
(3) Delaporte, t. 1, p. 401.
(4) Dageville, t. 2, p. 76. — Boulay-Paty, t. 1, p. 197.

Je crois ce dernier sentiment plus conforme, non-seulement au texte, ce qui est évident, mais surtout à l'esprit de la loi. Sans doute, en règle générale, les exploits sont aussi valablement délivrés au domicile qu'à la personne. C'est une facilité donnée au demandeur et qui lui est indispensable; car il ne peut demeurer à la merci d'un débiteur qui parviendrait à se soustraire à ses recherches. C'est, de plus, une facilité qui ne cause aucun préjudice au défendeur, puisqu'en rentrant à son domicile il trouve nécessairement les exploits que l'huissier y a laissés.

Mais dans le cas présent, la situation est loin d'être la même. D'abord, nous sommes en dehors de la règle commune, car il s'agit d'adresser des actes d'exécution, non au débiteur lui-même, mais à son mandataire. En second lieu, personne n'ignore que les marins n'ont pas avec leur domicile des relations aussi suivies que les citoyens sédentaires. A moins de circonstances impérieuses, le capitaine se trouvant à terre, à proximité de son domicile, partage souvent son temps entre sa demeure et son bord. En cet état, signifiera-t-on la saisie à son domicile? Mais il peut être sur son navire. Signifiera-t-on à bord? Si l'opinion que je combats était vraie, on en aurait le droit, car l'art. 419 du Code de procédure le permet (1). Mais le capitaine peut être à son domicile. Dans l'un et l'autre cas, ne court-il pas risque de ne connaître la signification qu'après un temps plus ou moins long, et lorsque la poursuite a déjà fait un pas considérable? Il ne serait donc plus possible de dire alors que la signification à domicile n'est pas préjudiciable au débiteur.

D'un autre côté, ce mode de signification est-il indispensable au poursuivant? Nullement. Car, d'une part, le capitaine, qui n'est pas poursuivi personnellement, n'a

(1) C'est du moins le sens qui lui est généralement donné. Caen, 22 janvier 1827. (Dev., coll. nouv., t. 8.) — Chauveau sur Carré, quest. 1504.

aucun intérêt à se cacher; et enfin, si l'on ne trouve pas sa personne, on a toujours la ressource des représentants du propriétaire et le propriétaire lui-même.

Voyez, d'ailleurs, les conséquences possibles de l'opinion contraire. Voici un navire commandé par un capitaine domicilié à Bordeaux, qui est saisi au Havre. Permettra-t-on au créancier de notifier sa saisie au domicile de ce capitaine? Non, sans doute; car ce serait un moyen infaillible pour qu'elle lui restât longtemps inconnue. Cependant, je demanderais alors en vertu de quelle loi on annulerait une pareille signification. Dira-t-on que l'esprit de fraude a seul pu inspirer au saisissant un tel expédient? Mais s'il a le droit de signifier au domicile aussi bien qu'à la personne, il répondra très-pertinemment qu'il n'y a aucune fraude à user de son droit. Dira-t-on, par analogie de ce qui est décidé pour le propriétaire, que ce droit est limité au cas où le capitaine est domicilié dans l'arrondissement? Mais la loi ne dit rien de pareil; et l'on sera ainsi conduit à restreindre arbitrairement une disposition à laquelle on a eu d'abord l'imprudence de donner une extension arbitraire.

Tenons-nous-en donc à la disposition de la loi, et disons que la signification à faire au capitaine ne peut être valablement laissée qu'à sa personne.

678. En l'absence du capitaine, elle peut aussi l'être, ajoute notre article, à celui qui représente le propriétaire ou le capitaine. Ces représentants sont ordinairement les consignataires du navire; et, à défaut de consignataires, le capitaine prêt à s'absenter ne manque jamais de laisser ses pouvoirs à un tiers, pour tout ce qui concerne l'intérêt du navire.

Il peut même arriver qu'il y ait à la fois un consignataire et un représentant du capitaine. Mais alors, c'est au consignataire que doivent être faites les notifications

prescrites par notre article. Il représente, en effet, plus particulièrement le propriétaire; et, d'après le texte de la loi, le représentant du propriétaire est placé en première ligne. On peut supposer que celui du capitaine est alors chargé de le suppléer, plutôt pour ce qui concerne le commandement du navire que pour les intérêts pécuniaires du propriétaire.

679. Mais la signification à faire à ces divers représentants peut-elle être indifféremment adressée à leur personne ou à leur domicile? La loi ne porte rien de formel pour ce cas. Les significations et citations, dit-elle, sont données à *celui qui représente*... Toutefois, les observations que je viens de présenter me porteraient à admettre une distinction.

Le consignataire du navire est ordinairement un négociant du port, ayant un domicile parfaitement fixe. Dès lors, les significations seront aussi sûrement adressées à son domicile qu'à sa personne. Mais si celui qui représente le capitaine est un homme de l'équipage, par exemple le second du navire, je crois que l'huissier fera prudemment de ne délivrer son exploit qu'en parlant à sa personne.

680. Il peut arriver que le propriétaire n'ait ni consignataires ni capitaine, soit parce que les premiers n'ont jamais existé, soit parce que le mandat du second a cessé par le désarmement du navire. On sait que la garde du bâtiment est alors confiée à un gardien, dont les règlements touchant la police des ports rendent l'emploi obligatoire (1). Or, on s'est demandé si ce gardien devait être considéré comme représentant le propriétaire, en ce sens

(1) Régl. de Dunkerque du 23 déc. 1690, art. 7. — Valin, liv. 4, tit. 1, art. 2, t. 2, p. 454. — Le règlement actuel du port du Havre reproduit cette ancienne prescription.

que le procès-verbal de saisie pût être valablement notifié en ses mains.

L'affirmative me paraît certaine. L'expression de représentant, dont se sert la loi, est on ne peut plus large. Elle embrasse tous ceux que le propriétaire a choisis pour veiller aux intérêts qui se rattachent à son bâtiment. D'où suit que le gardien s'y trouve compris. C'est ce qu'a décidé le tribunal civil du Havre, par jugement du 4 novembre 1858 (1).

Toutefois, cette solution ne devrait-elle pas cesser d'être vraie si le gardien primitivement nommé par le propriétaire était choisi par l'huissier comme gardien judiciaire? Je ne le pense pas. En effet, ce second mandat n'empêche pas le premier de subsister. Seulement le gardien est investi d'une double qualité. Dira-t-on que la garde judiciaire le constitue en quelque sorte l'homme du saisissant et altère sa qualité de représentant du saisi? L'objection ne me semble pas fondée. Ces deux situations n'ont rien d'incompatible. Et cela est si vrai, que la loi permet de nommer le saisi lui-même comme gardien judiciaire (2).

681. Enfin, à ces diverses hypothèses, il faut en ajouter une dernière que notre article ne prévoit pas textuellement, mais que le bon sens y supplée. C'est celle où le propriétaire n'a absolument aucun représentant, c'est à dire ni consignataire, ni capitaine, ni gardien. Quoiqu'il doive être rare, ce cas peut se réaliser. C'est ce qui arriverait, par exemple, si, immédiatement après la saisie, le propriétaire faisait cesser les fonctions de son gardien par un contre-ordre. Alors il est certain qu'on ne pourrait

(1) Rec. Havre, 1858. 2. 297. — Ce jugement a été frappé d'appel par le saisi, ou plutôt par son syndic; mais au moment de soumettre la question à la cour, l'appelant s'est désisté.

(2) Art. 598 C. proc. civ.

plus voir dans ce gardien congédié le représentant du propriétaire.

Dans cette situation, il est évident qu'il faut adresser la signification au propriétaire lui-même, à quelque distance qu'il demeure du lieu de l'exécution. C'était l'avis de Valin sous l'empire de l'Ordonnance (1), et les principes généraux du droit le rendraient applicable aujourd'hui comme autrefois. Remarquez, en effet, qu'en dehors de cette procédure il n'y aurait de possible que la signification par la voie du parquet. Or, cette voie n'est autorisée contre un Français, qu'autant qu'il n'a, en France, ni domicile ni résidence connus. Sans doute, notre article permet dans certaines circonstances une marche exceptionnelle; mais c'est à la condition que les intermédiaires qu'il indique existeront. S'ils n'existent pas, il faut nécessairement en revenir à la règle générale et de droit commun qui prescrit de signifier à la personne ou au domicile réel du saisi. Ceci ne me paraît pas susceptible de controverse (2).

682. Venons maintenant au délai dans lequel la saisie doit être notifiée aux diverses personnes indiquées pour la recevoir.

D'après notre article, ce délai varie selon que la signification en est faite au propriétaire lui-même, ou qu'elle l'est à ses représentants.

Dans le premier cas, le délai est de trois jours seulement, à dater de celui du procès-verbal (§ 1er). Pas de difficulté à ce sujet. Tout le monde est d'accord pour trouver le texte clair et positif.

683. Dans le second cas, au contraire, ces trois jours doivent être augmentés d'un jour à raison de deux myriamètres et demi (cinq lieues) de la distance du domicile du propriétaire au tribunal qui connaît de la saisie. Tel est

(1) Liv. 1, t. 14, art. 5, t. 1, p. 346.

(2) Boulay-Paty, t. 1, p. 199. — Delaporte, sur 201.

du moins le sens que présente à mes yeux le deuxième alinéa de l'art. 201. Mais je dois m'empresser d'ajouter que cette interprétation n'a pas paru aussi simple à tout le monde. Loin de là : cette disposition du Code de commerce est unanimement réputée obscure, confuse, anormale et inexplicable.

Selon quelques auteurs, il est impossible de comprendre que la loi accorde une prorogation de délai précisément pour le cas où la signification doit être faite à des personnes qui sont sur le lieu même de la saisie. Ce ne peut être qu'une erreur de langage. Ce qu'on a voulu augmenter, dans cette hypothèse, c'est évidemment le délai donné à la partie saisie pour comparaître sur la citation que prescrit aussi notre article, afin que le capitaine ou le représentant ait le temps de la prévenir et de prendre ses instructions. Dès lors, ces auteurs ont pris le parti de corriger doctrinalement ce vice de rédaction, et d'appliquer au délai de comparution l'augmentation prescrite pour le délai de notification (1).

D'autres ont résisté à ces entraînements. Ils ont trouvé le texte trop clair, trop formel pour se prêter à un pareil changement. Mais, tout en l'adoptant, ils ont vivement critiqué sa singularité (2).

Un dernier auteur enfin, M. Delaporte (3), a cherché la vérité dans un système intermédiaire. Persuadé, comme les uns, que le texte était trop formel pour être éludé, et comme les autres, que l'augmentation de délai serait inutile à l'égard du propriétaire, il a pensé que le domicile dont l'éloignement donnait lieu à la prorogation était celui du capitaine et non celui du propriétaire.

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 198. — Delvincourt, t. 2, p. 199, note 4. — Poujet, t. 2. p. 571. — Devilleneuve et Massé, v° Navire, n° 122. — Bravard, p. 313. — L'opinion de M. Pardessus présente de l'ambiguité, t. 3, n° 611.

(2) Dageville, t. 3, p. 70. — Alauzet, t. 3, p. 37. — Lehir, p. 142.

(3) T. 1, p. 402.

Pour moi, je demande la permission de dire qu'aucune de ces opinions ne me paraît fondée, ni sur le texte, ni sur la saine intelligence de la loi; et je crois pouvoir démontrer que l'art. 201 est en cette partie, non-seulement clair et décisif, mais encore parfaitement logique et rationnel.

684. Je répondrai d'abord à M. Delaporte, dont le système ne peut nous arrêter longtemps.

Est-il vrai, comme l'enseigne cet auteur, que le domicile sur lequel l'augmentation de délai doit être calculée soit celui du capitaine? Je dis que non; et vraiment je m'étonne que ce domicile ait été appelé à jouer un tel rôle. Est-ce qu'il a un lien quelconque avec la poursuite? En aucune façon. Il est vrai que M. Delaporte s'appuie sur un argument de texte. Il montre que le possessif *son* qui accompagne le mot domicile est immédiatement précédé du mot *capitaine;* d'où suit qu'il doit s'y rapporter. Mais M. Delaporte se trompe. Ce n'est pas le mot capitaine seulement que suit le possessif; ce sont les mots : *le représentant du propriétaire ou du capitaine.* Capitaine n'est ici que comme un qualificatif. Il faudrait donc, pour être logique, calculer le délai sur le domicile du représentant qui n'a ordinairement cette qualité qu'à raison de son domicile dans le port où se trouve le navire. Ce serait une manière certaine de couper court à la difficulté, car il n'y aurait jamais lieu à augmentation. Mais il suffit de lire le texte pour demeurer convaincu qu'il résiste à cette interprétation. Il établit d'une manière incontestable que c'est bien d'après le domicile du propriétaire que l'augmentation doit être comptée.

685. J'arrive donc à ceux qui, trouvant cette décision inexplicable, n'imaginent rien de mieux que de la changer. C'est un motif assez fragile, il faut en convenir, pour corriger un texte qu'on reconnaît parfaitement clair. Avec un

tel procédé, on ne tarderait pas à élargir démesurément la carrière de l'interprétation. Mais de plus, en admettant que l'obscurité du texte exige une correction doctrinale, on ne s'est pas aperçu que l'interprétation proposée était, de toutes, la moins admissible. On prétend que l'augmentation ne peut raisonnablement s'appliquer qu'au délai donné à la partie saisie pour comparaître. Mais que dit la loi? Ceci : « *Le délai* DE TROIS JOURS sera augmenté..... » Dès lors, pour appliquer cette augmentation au délai de comparution, il faudrait, ce me semble, commencer par prouver que ce délai est de trois jours. Cependant, il y a ceci de remarquable que le délai de comparution est le délai ordinaire des ajournements, c'est à dire huitaine (1), et qu'aucun des auteurs que je combats n'a émis une opinion contraire. Donc, en augmentant un délai de trois jours, la loi n'a pas voulu parler de celui de la comparution qui est de huit. Et s'il ne s'agit pas de la comparution, il s'agit nécessairement du délai donné pour notifier et assigner : il n'y a pas de milieu.

686. Maintenant, est-il vrai que la disposition ainsi entendue soit aussi peu raisonnable qu'on le soutient? Je ne le pense pas. Cette augmentation est inutile, dit-on, puisque le capitaine et le représentant sont sur le lieu de la saisie? Mais on oublie que l'exploit doit être délivré *à la personne* du capitaine et que par conséquent il faut le rencontrer, ce qui peut être, selon les cas, plus ou moins difficile. On oublie que le représentant du capitaine ou du propriétaire peut être inconnu, qu'il faut le rechercher et le découvrir, ce qui peut demander un temps plus ou moins long. Eh bien! c'est cette forme particulière de signification, ce sont ces recherches, qui motivent une augmentation de délai; augmentation inutile lorsqu'on a affaire à un propriétaire domicilié dans l'arrondissement,

(1) Infra, n° 697.

puisqu'à défaut de sa personne on a toujours son domicile sous la main.

D'un autre côté, pourquoi calculer cette augmentation sur le domicile du propriétaire? La raison en est simple : c'est que, faute par le saisissant de rencontrer le capitaine, ou, à défaut de représentants, c'est au propriétaire qu'il faut signifier. En calculant les délais nécessaires pour cette signification, il était naturel de les fixer d'après la procédure à laquelle le saisissant pourrait être, en dernière analyse, contraint d'arriver.

Voilà quelle est, selon moi, l'explication véritable de cette disposition si vivement attaquée. Je n'y trouve, pour ma part, rien que de très-plausible. Aussi je dis que l'augmentation du délai ne se rapporte en aucune façon à la comparution du saisi devant le tribunal. Elle concerne réellement, comme l'indique le texte, le délai indiqué au saisissant pour notifier le procès-verbal et assigner.

687. Je termine sur ces questions de délai par deux observations.

La première, c'est que le délai de trois jours, augmenté ou non à raison des distances, ne commence à courir que le lendemain de la saisie (1). C'est l'application de la règle générale : *Dies à quo non computatur in termino*. Et quand je dis le lendemain de la saisie, j'entends le lendemain du jour où le procès-verbal se trouve définitivement terminé. Cette remarque a surtout de l'intérêt en matière de saisie de navires, car lorsque le bâtiment est un peu important la description prescrite par l'art. 200 nécessite souvent un travail de plusieurs jours.

D'un autre côté, on voit que le délai n'est pas franc, puisque la notification doit avoir lieu *dans* les trois jours qui le composent.

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 196. — Dageville, t. 2, p. 76.

688. Ma seconde observation est relative à la sanction de ces dispositions légales. Que devra-t-on décider si la signification n'est faite qu'après le délai?

Notre article n'en dit rien, et l'on aura rarement sans doute à suppléer à son silence; car il est plus souvent nécessaire de tempérer l'action des saisissants que d'en stimuler la rapidité. Néanmoins, si cette hypothèse se réalisait, je ne crois pas que le poursuivant puisse éluder impunément des dispositions qui touchent à de nombreux intérêts. Il me semblerait plus juste de décider, par analogie de l'art. 602 du Code de procédure civile, que les frais de garde ne tomberaient à la charge du saisi qu'à dater du jour de la notification de la saisie. Le saisissant supportera ainsi le préjudice du retard, et c'est un moyen sûr de l'éviter.

689. J'aborde maintenant la seconde branche de la distinction faite par notre article, c'est à dire le cas où le propriétaire du navire est étranger.

Dans cette circonstance, il faut encore se placer dans deux hypothèses, savoir : si le propriétaire étranger réside en France, ou s'il est hors de France.

Lorsqu'il réside en France, il est traité exactement de la même manière que les propriétaires français. La qualité d'étranger n'apporte aucune modification à la procédure que nous avons expliquée à leur égard. C'est à dire que la saisie doit lui être personnellement notifiée, s'il demeure dans l'arrondissement; et que, dans le cas contraire, elle doit l'être au capitaine ou aux représentants de l'un ou de l'autre. La résidence du propriétaire en France fait présumer qu'il est en relation avec le port dans lequel se trouve son navire, et que la surveillance de ses intérêts lui est assez facile pour qu'il n'ignore pas la poursuite.

690. Mais il en est autrement lorsque le propriétaire

étranger est hors de France. Dans ce cas, en effet, soit qu'il y ait ou non un capitaine ou des représentants du propriétaire, le procès-verbal de saisie doit toujours être notifié à ce dernier, dans la forme usitée pour les significations faites aux étrangers hors de France. C'est à dire que la copie est remise au procureur impérial près le tribunal, lequel vise l'original, et envoie la copie au ministre des affaires étrangères, qui, à son tour, la fait passer par voie diplomatique à sa destination (1).

Cette disposition repose sur des raisons d'équité et de politique aisées à comprendre. Sans elle, en effet, un capitaine dont le propriétaire est hors de France aurait trop de facilité pour lui laisser ignorer la procédure, et la collusion aurait trop de chances de succès. D'un autre côté, cette protection particulière accordée aux étrangers ne peut manquer de les encourager à diriger leurs navires vers les ports français, et l'on trouve ainsi le moyen de concilier l'intérêt et la justice.

691. Mais cette décision spéciale donne elle-même naissance à une autre question sur laquelle la loi ne s'explique pas. Dès là qu'on est obligé dans tous les cas de signifier au propriétaire par l'intermédiaire du parquet, est-on tenu de faire les mêmes significations au capitaine?

Valin, sous l'empire de l'Ordonnance qui prescrivait également la signification à l'étranger hors de France aux mains du procureur du roi au siége de l'amirauté et gardait le même silence que le Code à l'égard du capitaine (2), Valin, dis-je, pensait que la première signification ne dispensait pas de l'autre. « Indépendamment, disait-il, de la « signification à faire au procureur du roi, tant du com-« mandement que de la saisie, je pense qu'il est expédient « de le faire aussi au maître ou capitaine du navire, et

(1) C. proc. civ., art. 69, § 9.
(2) Liv. 1, t. 14, art. 3.

« que ce serait une irrégularité d'y manquer. Il me semble « même que l'article l'a entendu de la sorte en disant : *Le « tout sera signifié* (1). »

Ce dernier argument donné par Valin à l'appui de son opinion était bien faible. Il suffit de lire l'article de l'Ordonnance pour s'apercevoir que les mots relevés n'avaient d'autre but que d'ordonner la signification au procureur du roi, tant du procès-verbal que de l'assignation. En tout cas, il est certain que cette raison n'existerait pas sous le Code, puisque sa rédaction n'est pas la même. Reste à savoir si, malgré son silence, le législateur moderne a entendu se référer à la doctrine de Valin.

On pourrait dire, pour la négative, que cette doctrine avait commencé par être adoptée dans le projet primitif du Code (2), et que la suppression dont elle a été l'objet en définitive prouve un changement de volonté. On pourrait ajouter avec les principes du droit, qu'il n'est pas nécessaire de répéter à l'égard du mandataire la signification qu'on est tenu d'adresser au mandant.

Ces considérations ne manquent pas de gravité. Aussi, me paraîtrait-il bien difficile de prononcer la nullité de la saisie par cela seul que la signification dont il s'agit n'aurait pas été adressée au capitaine (3). Néanmoins, je crois que le saisissant fera prudemment de ne point s'exposer à cette controverse ; et lorsqu'il procédera contre un étranger non résidant en France, je n'hésite pas à lui donner le conseil de signifier, à la fois, au parquet pour le propriétaire, et au capitaine s'il y en a un. C'est la pratique généralement usitée.

692. Occupons-nous maintenant de la citation qui doit être signifiée au saisi.

(1) Sur l'art. cité, t. 1, p. 346.
(2) Art. 156 du projet.
(3) C. proc., art. 1030.

J'ai déjà dit que cette signification devait lui être adressée par le même exploit que le procès-verbal de saisie. J'en tire la conséquence qu'elle doit être notifiée aux mêmes personnes et dans les mêmes délais. Cette similitude parfaite me dispense dès lors de revenir sur les détails que j'ai consacrés à cette partie de notre article. Je n'ai plus à examiner désormais que ce qui concerne spécialement la citation, sous le rapport de son objet, de sa forme et de ses effets.

693. La citation a pour objet, aux termes de notre article, d'appeler le saisi devant le tribunal, pour voir procéder à la vente des choses saisies. Elle est donc le premier acte qui donne à la vente forcée des navires un caractère distinct de celle des autres meubles. Elle nous fait pénétrer dans la phase judiciaire de cette poursuite, en la transportant dans le prétoire de la justice. C'est le côté par lequel la vente des bâtiments de mer se rattache à la procédure d'expropriation des immeubles. J'ai déjà indiqué les conséquences générales de cette importante analogie (1).

694. Mais quel est le tribunal devant lequel cette citation doit appeler le saisi? Ceci soulève une double question de juridiction, savoir : à raison du lieu, et à raison de la matière. Est-ce devant le tribunal du domicile du saisi ou devant celui du lieu où se trouve le navire? Est-ce devant un tribunal civil ou un tribunal de commerce?

La première question, quoique non résolue par le Code de commerce, ne pouvait être douteuse, puisqu'il est de principe qu'en matière réelle, c'est le tribunal de la situation de l'objet litigieux qui est compétent (2).

Quant à la seconde question, elle a paru plus difficile. D'abord, la loi est absolument muette. Il est même à re-

(1) Suprà, n° 627.
(2) C. proc. civ., art. 59.

marquer que, dans le projet primitif du Code, il avait constamment été question des tribunaux de commerce (1). Dans le cours de la discussion, les orateurs du conseil d'Etat prirent plusieurs fois la précaution de réserver cette question de compétence, en annonçant le projet, qui ne s'est pas réalisé, de la décider ultérieurement (2). Aussi, dans les premières années qui ont suivi la promulgation de la loi, a-t-on vivement soutenu que c'était devant la juridiction commerciale, substituée à celle des amirautés, que devait être cité le saisi (3).

Mais ces questions ont été définitivement tranchées par un avis du conseil d'Etat du 17 mai 1809, d'après lequel le tribunal civil du lieu de la saisie est seul compétent pour en connaître (4). Au surplus, on peut dire que cette solution était, en quelque sorte, nécessitée par les principes du droit, et je m'étonne qu'elle ait paru à M. Bravard bizarre et malaisée à expliquer (5). Est-il donc besoin de rappeler au savant professeur que les tribunaux de commerce ne peuvent connaître de l'exécution des jugements (6) ?

695. Ajoutons que cette compétence du tribunal civil s'étend, non-seulement aux formalités judiciaires de la vente, mais encore à toutes les contestations dont la saisie peut être l'occasion. Ces contestations, en effet, sont des incidents qui ne peuvent avoir d'autre juge que celui de l'instance principale. Ce principe, qui ne paraît vraiment pas susceptible d'une controverse sérieuse, vient d'être consacré par la jurisprudence dans une circonstance récente.

(1) Art. 155, 156, 163 du projet.
(2) Locré, t. 18, p. 314.
(3) Sanfourche-Laporte et Boucher, p. 37.
(4) Duvergier, Coll. des lois, t. 16, p. 413.
(5) Manuel, p. 313.
(6) C. proc. civ., art. 442.

Seguinaud et Cᵉ, constructeurs à Cette, avaient construit pour le vice-roi d'Egypte le vapeur *Timsah*, dont une partie du prix leur restait dû. Pour avoir payement de cette somme, ils avaient fait saisir le navire. Mais alors la Compagnie égyptienne de navigation, alléguant que le *Timsah* était sa propriété, les assigna devant le tribunal de commerce de Marseille, pour entendre déclarer qu'ils avaient saisi sans titre ni droit un navire qui n'appartenait point à leur débiteur, et voir annuler cette saisie avec dommages et intérêts. En cet état, débat sur la compétence du tribunal de commerce.

D'une part, la Compagnie égyptienne invoque l'art. 632 du Code de commerce. La juridiction commerciale, dit-elle, est investie du droit de décider toutes les questions relatives à la propriété des navires. Or, c'est la propriété du navire le *Timsah* que je demande à faire reconnaître en ma faveur, afin d'écarter les entreprises des tiers.

On comprend que la réponse était bien facile. Sans doute, les tribunaux de commerce sont compétents pour statuer sur les questions de propriété, mais c'est lorsque ces questions s'agitent directement entre ceux qui se prétendent propriétaires. C'est alors l'exécution ou l'interprétation d'un contrat de vente, d'un acte de société ou de toute autre convention qui forme l'aliment du procès. C'est un débat commercial. Mais ici, de quoi s'agissait-il? La question unique était de savoir si Seguinaud et Cᵉ avaient eu le droit de saisir le navire. C'était comme saisissants qu'on les appelait, car on ne pouvait les assigner à aucun autre titre. Il est vrai qu'à cette occasion on prétendait soulever contre eux une question de propriété; mais cette question n'était qu'un moyen, qu'un argument. Au fond, c'était la saisie qu'on voulait atteindre et faire tomber. En un mot, il est impossible de voir dans ce procès autre chose qu'une demande en distraction. Or, ces demandes sont expressément réservées au tribunal compé-

tent pour connaître de la saisie (1). C'est pourquoi le tribunal de commerce de Marseille se déclara incompétent, et la cour d'Aix confirma la sentence des premiers juges par arrêt du 10 mai 1858 (2).

Il me semble, quant à moi, que ces décisions reposent sur les vrais principes. Il pourrait sans doute arriver parfois que la validité de la saisie se trouvât subordonnée à des contestations pour lesquelles la loi a établi une juridiction exceptionnelle et exclusive. Cette circonstance, à coup sûr, se produira rarement; car en général le juge de l'action est le juge de l'exception. Mais enfin, si le cas se présentait, il n'en résulterait certainement pas que la demande en nullité pût être portée devant ces juridictions exceptionnelles. Il en résulterait simplement que le tribunal civil devrait surseoir à statuer jusqu'à ce que les questions préjudicielles fussent vidées par le tribunal compétent. C'est ce que font très-bien ressortir les motifs donnés par la cour d'Aix.

696. Cette compétence du tribunal civil n'a pas seulement pour résultat de lui donner juridiction, elle a encore pour effet de placer, sous certains rapports, la procédure qui nous occupe sous l'empire du droit commun. De là, plusieurs conséquences importantes à l'égard des formes à observer.

La première, c'est que la citation prescrite par notre article est un véritable ajournement qui doit contenir les énonciations générales de ces sortes d'exploits, et notamment, à peine de nullité, constitution d'avoué pour le poursuivant, puisque cette constitution est une formalité substantielle des ajournements donnés devant les tribunaux ordinaires (3).

(1) Infrà, art. 210 et 211.
(2) Dev., 58. 2. 671. — Rec. Mars., t. 36. 1. 159.
(3) C. proc. civ., art. 61.

697. En second lieu, dans le silence du Code de commerce, il est évident que le délai de comparution accordé à la partie citée est le délai fixé pour la comparution devant les tribunaux civils, c'est à dire huit jours francs (1).

Toutefois, quelques auteurs ont cru devoir tempérer cette solution par une restriction, en décidant que le poursuivant pourrait se soustraire à ce délai, après avoir obtenu du président du tribunal la permission de citer à bref jour. Mais je crois cette opinion erronée. C'est déjà dans les procès ordinaires une mesure exorbitante que cette faculté de citer à bref délai, car elle viole jusqu'à un certain point, en le resserrant étroitement, le droit de la libre défense. Aussi est-elle exclusivement réservée (je ne dis pas par l'usage, mais par la loi) aux cas d'une urgence telle que les intérêts du demandeur pourraient être sérieusement compromis par l'application des délais ordinaires. Hors de là, il n'y a pas moyen de priver le défendeur du temps fixé en sa faveur pour organiser sa résistance. Or, lorsqu'il s'agit de faire procéder à la vente d'un navire que la saisie a placé sous la main de justice et rendu indisponible, quel préjudice peut faire éprouver au créancier le cours ordinaire des délais? Aucun. Il n'y a donc aucune raison non plus pour autoriser une abréviation qui pourrait avoir pour le débiteur des conséquences d'autant plus graves que, par la combinaison des articles 199 et 201, la citation peut être pour lui la première révélation de la saisie (2). C'est ce qui me porte à penser qu'en cette matière la permission du juge ne saurait autoriser une abréviation de délai.

698. Mais si le délai de huitaine ne peut être restreint, ne pourrait-il pas être augmenté à raison de la distance du domicile de la partie saisie?

(1) C. proc. civ., art. 72.
(2) Suprà, nº 675.

L'affirmative me paraît encore résulter de cette circonstance que la citation est régie par la dispositon générale du droit commun. Dans un seul cas, selon moi, la question pourrait soulever quelques doutes. C'est lorsque la citation est remise, non au saisi lui-même, mais à son représentant. On sait en effet que l'article 1033 du Code de procédure ne semble appliquer l'augmentation des délais qu'aux actes faits *à personne ou domicile.* Mais on peut, je crois, répondre avec succès que, d'après le texte de notre article, le capitaine et les représentants ne figurent là que comme des intermédiaires, au même titre, à peu près, que les personnes trouvées au domicile de la partie ou les voisins que l'huissier charge de lui remettre l'exploit. C'est en réalité au propriétaire du navire que sont faites les significations ou citations ; seulement « *elles lui sont données* à la personne du capitaine. »

Cette décision, d'ailleurs appuyée sur le texte, est également fondée en raison ; car lorsque le propriétaire est éloigné, il faut bien que ceux à qui sont remis les actes aient le temps de les lui transmettre et de recevoir ses instructions.

699. Maintenant, en quoi consistera l'augmentation? D'après ce que je viens de dire, poser la question c'est la résoudre; et je n'aurais point songé à en parler, si je ne voyais dans l'ouvrage d'un grave jurisconsulte une opinion qu'on ne peut laisser passer sans observation.

Voici, en effet, comment s'exprime M. Pardessus : « Cette prorogation de délai (pour notifier la saisie)... doit, « à plus forte raison, conduire à décider que les délais « ordinaires pour comparaître accordés au saisi sont pro- « rogés d'autant de jours qu'il y a de *deux myriamètres* « *et demi* de distance entre son domicile réel et le lieu où « la saisie est exécutée (1). » Ainsi, M. Pardessus ne va

(1) T. 3, n° 611.

pas jusqu'à dire que l'augmentation de délai dont parle l'article 201 est exclusivement relative au délai de comparution, mais il en tire cette conséquence que l'augmentation de ce dernier doit être la même.

Conséquence forcée, selon moi. En matière de délai, on ne saurait conclure ainsi d'un cas à un autre. Dans la circonstance particulière, cette méthode même ne serait pas rationnelle; car le saisissant peut, comme je l'ai montré, avoir des recherches à faire pour adresser sa signification, tandis que le capitaine ou le représentant du propriétaire sont en relation directe avec leur commettant. On comprend donc que le premier ait besoin d'un délai qui serait exagéré pour les autres.

Mais, je le répète, à part même ces considérations, le droit proscrit une telle induction. La seule base sur laquelle on puisse asseoir ici l'augmentation de délai, c'est la disposition générale de l'article 1033 du Code de procédure. Or, en puisant dans cet article le principe de l'augmentation, on est nécessairement conduit à y puiser de même l'application du principe; d'où suit que l'augmentation doit être, non celle qu'indique M. Pardessus, mais celle d'un jour à raison de *trois myriamètres* de distance entre le domicile du saisi et le siége du tribunal.

700. J'arrive aux effets de la citation.

La citation a pour effet général, comme je l'ai dit, de faire entrer la poursuite de saisie dans la phase judiciaire, en invoquant le concours du juge pour arriver à la vente. Mais dans quelle mesure saisit-elle le tribunal? Quels sont les points qu'elle lui donne à juger?

La réponse à ces questions me paraît être nettement indiquée par l'économie générale de la loi. Remarquons, en effet, que le tribunal n'a pas à prononcer l'adjudication; c'est un juge seul qui est chargé de cette mission. Dès lors, je crois que le tribunal doit se borner à ordonner qu'il

sera procédé à la vente du navire devant tel de ses membres qu'il commet à cet effet (1).

Ce magistrat est *commis d'office*. C'est l'expression par laquelle le désigne l'art. 205. Il faut entendre par là que le tribunal est chargé de le commettre, lors même que la conclusion du saisissant ne le demanderait pas expressément. On ne pourrait l'accuser d'avoir statué *ultra petita*, puisqu'il n'aurait fait qu'ordonner une mesure dont l'exécution lui est directement confiée par la loi.

701. Telles sont, à mes yeux, les limites dans lesquelles doivent se circonscrire les pouvoirs du tribunal. J'y appelle spécialement l'attention, parce qu'elles me paraissent être souvent dépassées dans la pratique de certaines villes maritimes. Fréquemment, par exemple, le poursuivant cite le saisi devant le tribunal, non-seulement pour voir procéder à la vente, mais encore pour voir déclarer régulière et valable la saisie et la poursuite, et le tribunal statuant sur ces conclusions déclare valider la saisie.

Or, je ne crois pas, je l'avoue, que cette pratique soit conforme au véritable système de la loi.

Le texte même de l'article 201 me paraît formel pour la condamner. En effet, à quelle fin le saisi doit-il être cité devant le tribunal? « *Pour voir procéder à la vente des choses saisies.* » Mais exige-t-on que le poursuivant fasse préalablement valider sa procédure? Nullement. Cette validité est son affaire et non celle des tribunaux; il agit à ses risques et périls. D'une part, il n'a point à faire approuver sa procédure, et de l'autre cette approbation n'est point dans les pouvoirs du juge.

Tout ceci d'ailleurs, on le remarque, n'est que l'expression des principes généraux sur les procédures de saisie. Soit qu'il s'agisse de meubles, soit que l'expropriation

(1) Junge, infrà, p. 471, note 2.

porte sur des immeubles, jamais la procédure ne doit ni ne peut être validée par jugement rendu sur la seule requête du poursuivant; et si ce dernier formulait une telle demande, on n'hésiterait pas à lui répondre par une fin de non-recevoir. A la vérité, dans la saisie immobilière, la justice statue quelquefois en prenant pour base la validité de la procédure, ce qui est une consécration virtuelle. Tel est le jugement qui ordonne la publication du cahier des charges. Mais il y a loin de ces décisions implicites qui ne portent que très-indirectement sur la régularité extérieure et apparente des actes, à un jugement direct de validité qui pénètre jusqu'aux fondements intrinsèques de la poursuite. Pourquoi donc en serait-il autrement en matière de navires ?

Au surplus, je le déclare : s'il ne s'agissait que d'une pure question de formule, je n'hésiterais pas, pour ma part, à en faire bon marché. Notre droit n'est pas formaliste. Mais je vois découler de tout cela des conséquences qui me semblent donner à la forme qui en est le principe une véritable importance. On va en juger.

702. Ainsi, par exemple, je poserai d'abord cette question : le jugement rendu sur la citation doit-il être signifié au saisi ?

Il faut distinguer. S'il est nécessaire que ce jugement statue sur la validité de la saisie, il n'y a pas de doute qu'on ne peut continuer la procédure sans le signifier (1). La raison en est qu'il touche au fond du droit. Il devient, en quelque sorte, le complément du titre en vertu duquel on a saisi, puisqu'il valide l'exécution donnée à ce titre.

Mais si, au contraire, cette décision se borne à ouvrir au poursuivant l'accès du prétoire, en ordonnant qu'il sera procédé à la vente et en commettant un juge pour la présider, la signification ne présente plus le même degré de

(1) Art. 147 C. proc. civ.

nécessité. Je crois même, pour ma part, qu'elle n'est pas obligatoire; car on reconnaît généralement que les jugements de pure forme ne sont point soumis à l'application de l'art. 147 du C. de proc. civ. (1).

Qu'est-ce en effet que ce jugement, tel que je le suppose rendu? Une formalité de procédure et rien de plus. C'est l'acte qui constate que la justice est maintenant saisie de la poursuite, et qu'on est désormais entré dans la phase judiciaire. En un mot, c'est un jugement tout à fait analogue à celui qui intervient dans le cas de l'art. 695 du C. de proc., pour donner acte de la publication du cahier des charges et fixer le jour de l'adjudication de l'immeuble exproprié. Or, tout le monde convient qu'il n'est pas nécessaire que ce dernier jugement soit signifié avant d'être mis à exécution (2).

703. Autre difficulté provenant de la même source.

D'après l'art. 450 du C. de proc. l'exécution des jugements non exécutoires par provision doit être suspendue pendant la huitaine qui suit le jour où ils ont été prononcés. Or, cette disposition est-elle applicable au jugement rendu sur la citation dont parle notre article?

Ici encore la solution peut différer, selon ce qui sera l'objet de cette décision. S'il s'agit d'un jugement de validité, il est clair qu'on ne pourra le soustraire à la disposition générale de l'art. 450 (3). Si, au contraire, il s'agit d'un simple jugement de forme, il me semble que la solution opposée ne peut faire doute. Or, à un autre point de vue, cette solution elle-même me paraît seule conforme à l'esprit de la procédure que nous parcourons, et cette considération nouvelle vient encore ajouter son poids en faveur du principe dont elle serait la conséquence naturelle.

(1) M. Chauveau, sur Carré, nº 607 bis.

(2) M. Chauveau, nº 2343.— Rouen, 4 juin 1842. (Dev., 42. 2. 367.)

(3) Infrà, nº 741.

704. On voit par ces applications combien il peut y avoir d'intérêt à bien se fixer sur ce qui doit faire l'objet véritable du jugement qui nous occupe. Je n'hésite pas à multiplier ces exemples, car, sous forme d'arguments à l'appui de ma thèse principale, ils me donnent l'occasion de présenter des solutions sur des points secondaires. En voici un dernier dans lequel la diversité des conséquences engendrées par l'un et l'autre système me paraît encore présenter une importance pratique très-notable.

Voyons. On veut que le tribunal saisi par la citation du poursuivant statue sur la validité de la poursuite. Je le concède pour un moment. Mais alors, il en résultera nécessairement que le saisi, lorsqu'il voudra contester, soit en la forme, soit au fond, l'exécution dirigée contre lui, sera obligé de procéder par voie d'attaque contre le jugement rendu. Il sera obligé de le frapper d'opposition dans la huitaine de la signification ou de l'exécution, ou d'appel, s'il laisse passer le délai de l'opposition. C'est une conséquence qu'on ne saurait discuter; car si le jugement valide la saisie, il tient état tant qu'il n'est pas attaqué dans les formes légales.

Que si, au contraire, le jugement ordonne simplement la vente sans rien statuer quant à la validité, nul besoin de l'attaquer pour faire tomber la poursuite. Il ne peut jamais acquérir l'autorité de la chose jugée, puisqu'en réalité il ne juge rien. Il est vrai qu'il ordonne la vente, mais tous droits réservés. Il accepte la poursuite comme régulière et fondée tant qu'elle n'est point l'objet d'une contestation; mais il laisse le champ libre à toutes les controverses ultérieures. De telle sorte, en un mot, que le saisi, lorsqu'il veut élever ses critiques, n'a point à se préoccuper d'une décision qui ne les a point appréciées.

Eh bien! dans cette hypothèse, comme dans la précédente, j'avoue que ces conséquences me portent encore énergiquement à m'éloigner du premier système et à



m'attacher au second. Il est de principe, en effet, sous le Code comme sous l'Ordonnance, que le saisi a le droit de contester la poursuite jusqu'au jour de l'adjudication. Il n'encourt aucune forclusion dans le cours de la procédure (1). Dès lors, comment serait-il permis de circonscrire ses réclamations dans une forme ou dans des délais déterminés? De quel droit fera-t-on subir cette modification à la situation qui lui est assurée par la loi? D'après la loi, son droit de défense n'est limité par rien; donc la procédure doit être dirigée de manière à le maintenir intact. C'est pourquoi je dis que le saisissant doit se borner à citer le saisi dans les termes dont se sert notre article; et, en tout cas, le tribunal, pour qui le respect de la loi est plus rigoureux encore, doit ordonner simplement qu'il sera procédé à la vente des choses saisies et commettre un juge pour recevoir les enchères (2). Tout ce qu'il décide au delà me paraît nul comme entaché d'excès de pouvoir.

705. On comprend toutefois qu'il en serait autrement si le débiteur lui-même, comparaissant sur la citation, avait élevé devant le tribunal un conflit sur la validité de la

(1) Infrà, n° 732.

(2) On peut joindre à ces observations l'argument d'analogie qui résulte de la pratique anciennement suivie dans la procédure qui a servi de type à celle dont nous nous occupons, et dont Claude Fleury nous a conservé les détails. Voy. infrà, p. 471, note 2.

Telle paraît être aussi l'opinion de M. Chauveau. « La citation « devant le tribunal, dit cet estimable auteur, aura donc pour « but de faire ordonner que la vente aura lieu devant tel juge « commis. » Conformément à cette idée, la formule de jugement qu'il donne à la suite de sa dissertation ne contient aucune disposition relative à la validité de la saisie. (Journal des Avoués, vol. de 1848, p. 259 et 262.) — C'est ce qui fait que j'ai peine à comprendre pourquoi M. Chauveau exige la signification de ce jugement. (Ibid., p. 259. — V. suprà, n° 702, et infrà, n° 711.)

poursuite. Il est évident que le juge, se trouvant régulièrement saisi, devrait alors statuer sur cette contestation, et que sa décision aurait le sort et la portée de toutes celles qui mettent fin aux incidents susceptibles de s'élever dans le cours de la procédure. Mais je ne dirai rien ici des conséquences qui peuvent résulter de cette hypothèse. Je vais avoir à m'en occuper sous les articles suivants, en présentant le tableau de la procédure qui doit être suivie depuis le moment où la poursuite est portée devant la justice jusqu'à celui de l'adjudication (1).

Article 202.

Si la saisie a pour objet un bâtiment dont le tonnage soit au-dessus de dix tonneaux, il sera fait trois criées et publications des objets en vente.

Les criées et publications seront faites consécutivement, de huitaine en huitaine, à la Bourse et dans la principale place publique du lieu où le bâtiment est amarré.

L'avis en sera inséré dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal devant lequel la saisie se poursuit; et s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département.

Article 203.

Dans les deux jours qui suivent chaque criée et publication, il est apposé des affiches,

Au grand mât du bâtiment saisi,

A la porte principale du tribunal devant lequel on procède,

(1) Infrà, nos 730 et suiv.

Dans la place publique et sur le quai du port où le bâtiment est amarré, ainsi qu'à la Bourse de commerce.

ARTICLE 204.

Les criées, publications et affiches doivent désigner,

Les nom, profession et demeure du poursuivant,

Les titres en vertu desquels il agit,

Le montant de la somme qui lui est due,

L'élection de domicile par lui faite dans le lieu où siége le tribunal, et dans le lieu où le bâtiment est amarré,

Les nom et domicile du propriétaire du navire saisi,

Le nom du bâtiment, et, s'il est armé ou en armement, celui du capitaine,

Le tonnage du navire,

Le lieu où il est gisant ou flottant,

Le nom de l'avoué du poursuivant,

La première mise à prix,

Les jours des audiences auxquelles les enchères seront reçues.

ARTICLE 205.

Après la première criée, les enchères seront reçues le jour indiqué par l'affiche.

Le juge commis d'office pour la vente continue de recevoir les enchères après chaque criée, de huitaine en huitaine, à jour certain fixé par son ordonnance.

ARTICLE 206.

Après la troisième criée, l'adjudication est faite au

plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, sans autre formalité.

Le juge commis d'office peut accorder une ou deux remises, de huitaine chacune.

Elles sont publiées et affichées.

SOMMAIRE.

COMMENTAIRE.

706. Les articles qui précèdent ont eu pour but de nous faire connaître les formes de la saisie et l'instance qui en est la suite. Nous allons parler maintenant de l'adjudication et des formalités dont elle doit être accompagnée.

Sous ce rapport, les articles du Code de commerce nous indiquent tout d'abord une distinction fondamentale, et qu'il ne faut pas perdre de vue, entre les bâtimens de plus de dix tonneaux et les bâtimens, barques et chaloupes d'un tonnage inférieur. Lorsque la saisie porte sur les premiers, la valeur de l'objet saisi donne lieu à des formalités plus

longues et plus multipliées. Dans le second cas, la procédure affecte une marche plus simple et plus rapide.

Nous réunissons ici, sous un même commentaire, tous les articles qui se réfèrent à la première hypothèse. Ce sera le premier objet de notre étude.

707. Embrassons, avant tout, dans leur ensemble, les diverses formalités de cette procédure. Il nous sera plus facile ensuite d'y rattacher les difficultés de détail qu'elle peut soulever.

Après le jugement qui décide qu'il sera procédé à la vente, l'avoué des poursuivants dresse et dépose au greffe du tribunal un cahier des charges, clauses et conditions auxquelles cette vente aura lieu, avec mention de la mise à prix sur laquelle seront portées les enchères.

En second lieu, il présente au juge, commis pour procéder à la vente, une requête afin d'obtenir de lui la fixation des jours et heures d'audience auxquels les enchères seront reçues.

Puis il fait signifier à la partie saisie copie de la requête et de l'ordonnance du juge, avec sommation de prendre communication du cahier des charges déposé au greffe et d'assister aux criées, publications et à l'adjudication de son navire.

Après ces formalités préliminaires viennent celles qui concernent spécialement la publicité, savoir :

1° La criée et publication des objets mis en vente (articles 202 et 204);

2° L'avis de cette publication inséré dans les journaux (art. 202);

3° Dans les deux jours de la publication, l'apposition d'affiches (art. 203 et 204);

Enfin, après l'accomplissement de ces divers moyens de publicité, les enchères sont reçues, à l'audience, par le juge commis (art. 205).

Cependant tout ceci n'est que provisoire. Il faut renouveler deux fois encore, de huitaine en huitaine, à dater des criées, dans les mêmes termes et dans le même ordre, les mêmes formalités touchant la publicité. C'est seulement à la troisième réception des enchères que l'adjudication peut devenir définitive.

Mais elle peut aussi ne pas l'être. Car le juge a le pouvoir d'accorder une première remise de huitaine, pendant laquelle les mêmes formalités se reproduisent pour la quatrième fois. Enfin, après la quatrième réception d'enchères, le juge peut de nouveau, s'il le trouve convenable, accorder une seconde remise de huitaine qui entraîne une fois encore les mêmes procédures. Mais cette seconde remise est la dernière; et quoi qu'il arrive, au jour indiqué lors de la remise, le navire est définitivement adjugé au plus offrant et dernier enchérisseur.

Ainsi, trois criées au moins et quelquefois cinq; autant d'insertions dans les journaux; autant d'affiches; deux adjudications préparatoires, et quelquefois quatre, pour arriver à une vente définitive : voilà le mécanisme de cette procédure empruntée à l'ordonnance de la marine. Je crois n'avoir rien exagéré en disant qu'elle n'était plus en harmonie avec les idées modernes sur la procédure des ventes judiciaires (1).

708. Passons maintenant aux questions de détail.

Je viens de dire que ces diverses formalités ne devaient commencer qu'après la prononciation du jugement ordonnant qu'il sera procédé à la vente. Je dois ajouter cependant que tel n'est pas le système ordinairement enseigné par la doctrine. Les auteurs s'accordent, au contraire, pour donner au poursuivant une liberté d'action plus grande. Les uns, par exemple, pensent qu'il est prudent d'attendre l'échéance du délai de la citation avant de pro-

(1) Suprà, nº 624.

céder aux criées ; mais ils ne paraissent point se préoccuper du jugement qui doit intervenir (1). Les autres, en grand nombre, vont plus loin encore, et décident que l'on peut procéder aux criées même avant l'expiration des délais de comparution ; de sorte que les criées et publications sont une sorte d'intermède qui sert à remplir ce délai (2).

Malgré ces autorités, et même celle de Valin que l'on paraît vouloir associer à ce système (3), je crois devoir persister dans mon opinion. Je la regarde même, j'ose le dire, comme la seule conforme à l'esprit de la loi et la seule compatible avec l'ensemble de ses dispositions. Au surplus, comme il s'agit ici d'une question qui s'élève au premier pas de la procédure et d'où peut dépendre sa régularité tout entière, je ne puis me dispenser de l'examiner avec attention.

J'invoque d'abord l'esprit de la loi. Pour le bien connaître, il faut remonter un peu haut, car la marche qu'elle trace est empruntée à un passé déjà éloigné. Mais ce travail aura sa récompense, s'il nous conduit à la vérité.

J'ai dit plusieurs fois déjà que la procédure de saisie et vente forcée des navires, telle qu'elle fut organisée par l'ordonnance de 1681, était une imitation de la procédure

(1) Devilleneuve et Massé, Cont. com., v° Navire, n° 126.

(2) Dageville, t. 2, p. 80. — Pardessus, t. 3, p. 612. — Alauzet, t. 3, n° 39. — Boulay-Paty, t. 1, p. 201.

(3) Liv. 1er, tit. 14, art. 4, t. 1, p. 346. On peut cependant douter jusqu'à un certain point que l'éminent commentateur ait entendu se prononcer sur cette difficulte. Voici ses paroles : « Aussitôt apres la signification du proces-verbal de saisie, avec assignation au saisi pour voir procéder à la vente, *et non auparavant*, les criées et publications seront faites... » Les mots « *aussitôt, après*, » dont on peut tirer argument, ne sont-ils pas simplement destinés à exprimer cette idée que les criées ne peuvent commencer avant la signification et la citation, comme on aurait pu le penser. Le correctif indique ensuite par les mots : « *et non auparavant* » pourrait faire croire que telle etait la pensee dominante de l'écrivain.

décrétale établie pour l'expropriation des immeubles. C'était un décret abrégé. Mais j'ajoute ici que la filiation qui rattachait la première de ces procédures à la seconde n'était pas une filiation au premier degré. Longtemps avant de s'adapter aux bâtiments de mer, le décret s'était dépouillé d'une partie de ses solennités pour s'approprier aux immeubles de peu de valeur et aux meubles de grand prix. C'est même à cette occasion que, pour la première fois, l'on a vu naître la nécessité, inconnue dans les décrets (1), de faire immédiatement ordonner par un jugement qu'il serait procédé à la vente. C'est donc là que l'Ordonnance a pris à son tour l'idée de cette formalité que le Code de commerce a perpétuée jusqu'à nous. Or, il n'était pas douteux dans l'ancien droit qu'elle ne dût être accomplie avant les criées. C'est ce que nous apprend notamment un livre fort curieux de Claude Fleury, dont un heureux hasard a fait tomber une copie dans les mains d'un savant professeur au collége de France (2). En

(1) Dans le décret véritable, on commençait les criées et publications immédiatement après la saisie, puis on les faisait *certifier*, c'est à dire déclarer régulières; et enfin, on assignait le saisi pour avoir à présenter tous ses moyens de nullité. Ce n'est qu'après ces procédures qu'intervenait le jugement dit *congé d'adjuger*, à la suite duquel des affiches étaient apposées pour indiquer le jour de la vente. (Edit de 1551, art. 5. — Rec. de Néron, t. 1, p. 335.) La simplification de ces procédures a précisément consisté, comme on va le voir, à faire ordonner de suite qu'il serait procédé à la vente et à éviter ainsi les frais d'une double publicité.

(2) Institution au Droit français, par Claude Fleury, publiée en 1858 par MM. Edouard Laboulaye et Dareste. M. Laboulaye a fort bien démontré dans sa préface, que ce livre devait avoir été écrit vers 1665 ou 1666. Voici ce que j'y lis de relatif à notre sujet. On va trouver là, dans son esquisse premiere, la procédure que l'ordonnance de la marine devait s'approprier quinze ans plus tard.

« La licitation est comme un décret moins solennel... On se sert de la licitation pour les immeubles de peu de valeur et pour les meubles d'un grand prix; et voici quelle est la forme : on saisit

conséquence, je dis que l'Ordonnance a été certainement conçue dans le même esprit et que le Code lui-même ne peut être interprété dans un autre sens. Telle est la tradition.

709. Maintenant, je vais plus loin. Je soutiens que la marche contraire, peut-être possible à suivre sous l'Ordonnance, serait complétement impraticable sous l'empire de notre Code actuel. Voici pourquoi.

Sous l'Ordonnance, les enchères étaient toujours, et de plein droit, reçues à l'audience qui suivait les publications et criées (1). Par suite, la fixation du jour des enchères appartenait en réalité au poursuivant, puisqu'elle dépendait du jour qu'il avait choisi pour les publications. C'est pourquoi, même avant le jugement ordonnant la vente, ses

réellement... puis, *au lieu de faire les criées*, et de poursuivre le congé d'adjuger, *on fait rendre une sentence par laquelle il est ordonné que la chose saisie sera vendue à la barre de la cour, après trois proclamations, et on fait commettre un juge pour recevoir les enchères;* ENSUITE, on fait apposer *une affiche* portant que, tel jour, il sera procédé à la barre, à la vente d'une telle chose, par-devant un tel commissaire, et cette affiche doit être publiée au prône le dimanche qui précède le jour qui y est désigné. Ce jour venu, le commissaire *reçoit les enchères* qui se présentent; et on met *une seconde affiche* semblable à la première, mais qui désigne un autre jour; elle est publiée au prône comme la première, et la réception des enchères se fait de même. Enfin, *après une troisième affiche* pareille, publiée au prône, on peut adjuger au jour qui y est marqué; mais ordinairement *il y a quelques remises.*» T. 2, p. 210 et 211.

La simple lecture de ce passage montre bien que telle est l'origine de la procédure qui nous occupe. Mais il y a moins de doute encore lorsqu'on lit dans le même auteur et au même endroit: «*La vente des vaisseaux est mêlée de la licitation et de la vente des meubles.*» Ainsi, avant l'édit de 1666, la pratique était certaine dans le sens que j'indique. Or, nous savons que l'ord. de 1681 n'a fait que reprendre et consacrer l'état de choses antérieur à cet edit. (Suprà, n° 625.)

(1) Valin, liv. 1, tit. 14, art 6, t. 1, p. 348.

affiches auraient pu indiquer à coup sûr le jour où les enchères seraient reçues. Je viens de montrer qu'il était conforme à l'esprit de l'Ordonnance d'attendre la décision de la justice; mais enfin la procédure était possible sans cela.

Aujourd'hui, au coutraire, il n'y a point d'audience indiquée à l'avance d'une manière générale pour la réception des enchères. Elles sont reçues par un juge commis et aux jours qu'il fixe par son ordonnance (1). Or, il est évident que ce juge ne peut fixer de jour avant la prononciation du jugement qui le commet; et comme ce jour doit être indiqué dans les criées, insertions et affiches (2), il en résulte que ces formalités elles-mêmes ne peuvent être remplies avant le jugement. Voilà comment l'ensemble des dispositions de la loi concorde avec son esprit.

A ceci, je le sais, on objecte que l'art. 205 ne semble exiger la fixation du juge que pour la seconde et la troisième enchère, et paraît se référer à l'affiche pour la première. Mais cette interprétation est évidemment sans solidité. Je reconnais que la rédaction de l'art. 205 peut donner prise à l'équivoque. Cela tient à ce qu'elle a été empruntée au texte même de l'Ordonnance qui admettait dans tous les cas la fixation du jour par l'affiche (3). Il en résulte une sorte de juxta-position de deux systèmes différents dans le même article. Néanmoins, une chose me paraît décisive pour moutrer que celui de l'Ordonnance ne peut plus subsister même partiellement : c'est qu'il est incompatible avec celui que le Code a déterminé pour la fixation de la troisième enchère. En effet, on ne comprendrait pas pourquoi l'ordonnance du juge serait nécessaire pour la seconde et la troisième enchères, et non pour la première qu'il doit également présider. De même que l'ancienne procédure se contentait de trois fixations par affiche,

(1) Art. 205.
(2) Art. 204.
(3) Liv. 1, tit. 14, art. 5.

de même il faut exiger sous le Code trois fixations par ordonnance. Autrement, l'intervention du juge dans cette fixation serait une dérision; car les réceptions d'enchères devant avoir lieu de huitaine en huitaine, c'est les fixer toutes que de fixer la première. Le magistrat commis aurait donc nécessairement la main forcée par le fait accompli. Ce n'est pas lui qui fixerait les audiences, ce serait en réalité le poursuivant (1).

Au reste, il me semble qu'une double raison de convenance et de prudence vient encore à l'appui de la marche que je conseille. Dès là que, pour recevoir les enchères, le poursuivant a besoin du ministère du juge en dehors de ses audiences ordinaires, le moins qu'il puisse faire assurément est de lui demander son jour. Je ne crois pas qu'il y ait dans notre procédure un seul exemple de formalités accomplies devant un magistrat commis, sans qu'on soit tenu de recourir à lui pour faire fixer le jour auquel il procédera.

Voilà ce qu'indique la seule différence due au magistrat. Mais à côté de ce premier aperçu, on voit qu'il y aurait de la part du poursuivant une témérité fort grande à procéder autrement. Vous soutenez qu'il a le droit de fixer lui-même et à son gré le jour de la première réception d'enchères? — Cependant, prenez-y garde : au jour ainsi indiqué, le juge commis peut se trouver empêché. Il faudra donc alors recommencer toute la procédure? De pareilles éventualités sont inadmissibles.

Je dis donc que la fixation des trois jours d'audience appartient essentiellement au juge commis; que dès lors cette fixation ne peut avoir lieu qu'après le jugement qui le commet; et enfin, comme conséquence forcée, que les

(1) M. Boulay-Paty paraît avoir senti cet inconvenient, car il enseigne que le jour de la première enchère sera fixé par ordonnance du tribunal rendue sur requête (t. 1, p. 208). — Mais nulle part la loi n'autorise une telle procédure.

criées qui doivent en faire mention ne peuvent également commencer qu'après ce jugement.

710. J'ai parlé d'un cahier de charges dressé par l'avoué poursuivant, et déposé au greffe : je dois justifier la nécessité de ce document sur lequel le Code de commerce garde le plus profond silence. Voici les raisons qui me paraissent déterminantes à cet égard.

La nécessité d'un cahier de charges existe et se fait sentir dans toute vente judiciaire. Qu'il s'agisse d'un immeuble considérable ou d'un meuble de la plus mince valeur, il faut toujours que les conditions de la vente soient annoncées par celui qui la fait. Un huissier qui vend un meuble, insère les charges dans son procès-verbal de vente. Un saisissant qui poursuit une expropriation devant le tribunal, les insère dans un document spécial qu'il dépose au greffe et qui se trouve transcrit dans le jugement d'adjudication. Toute la différence est dans la forme. Donc, à proprement parler, la véritable question qui se présente ici est de savoir dans quelle forme seront énoncées les conditions de la vente des navires.

Ceci posé, il me paraît évident que les règles consacrées par le Code de procédure pour la vente des immeubles doivent être suivies (1). C'est pour moi la conséquence de l'analogie que j'ai prouvé exister entre la saisie immobilière et la période de la saisie maritime dans laquelle nous nous trouvons (2). Mais, de plus, j'en rencontre une autre raison qui vient s'ajouter à la première et la confirme en s'y ajoutant : c'est que la forme usitée pour le cahier de charges en matière d'expropriation immobilière, c'est à dire la rédaction par l'avoué et le dépôt au greffe, est la seule qui soit possible lorsque c'est la justice qui vend.

(1) C'est aussi l'avis de M. Pigeau, Proc. civ., 5e part., tit. 4, ch. 1er, § 13, n° 2, t. 2, p. 121, et de M. Chauveau, J. des Avoués, 1848, p. 260.
(2) Suprà, n° 627.

On ne peut pas demander, en effet, que le juge commis dresse lui-même les conditions de la vente. Le caractère dont il est revêtu ne saurait s'y prêter. Ce travail ne peut émaner que du poursuivant, sauf à la justice à le consacrer en l'acceptant, et à se l'approprier par le dépôt au greffe. Il n'y a donc pas à opter ici entre une forme et une autre : la vérité est qu'il n'y en a qu'une de praticable ; et si l'on veut y réfléchir, on verra qu'elle tient essentiellement au caractère judiciaire de la vente (1).

711. Après l'ordonnance du juge et le dépôt du cahier des charges, le poursuivant est réellement en mesure de commencer les criées et publications et de faire procéder à la réception des enchères. Toutefois, comme il est impossible que cette procédure puisse être régulière sans que le saisi en soit averti, il reste à déterminer comment cet avertissement doit lui être donné.

D'après M. Chauveau, deux significations doivent être faites au saisi : la première, immédiatement après le jugement ordonnant la vente, devant contenir copie de ce jugement ; la seconde ayant pour objet : 1° copie de la requête présentée au juge commis ; 2° l'ordonnance rendue par ce magistrat ; 3° l'indication du dépôt au greffe du cahier des charges, avec sommation d'en prendre communication (2).

Pour moi, je pense qu'une seule signification est nécessaire. Je ne crois pas, en effet, qu'il soit indispensable de signifier le jugement qui ordonne qu'il sera procédé à la vente. J'ai développé plus haut les motifs de cette opinion, et je n'y reviens pas (3). J'ajouterai seulement que dans

(1) Dans la pratique, beaucoup de tribunaux suppleent au silence de la loi en ordonnant expressément qu'il sera procédé à la vente du navire sur un cahier de charges déposé au greffe par le poursuivant. C'est un moyen de prevenir toute difficulte.

(2) Dissert. precitee, Journ. des Avoués, 1848, p. 259 et 260.

(3) Supra, n° 702.



l'ancien droit, si prodigue de notifications (1), celle-là n'existait pas. Et si nous considérons ce qui se passe en matière de saisie immobilière, nous voyons que le jugement qui donne acte de la lecture du cahier des charges et fixe le jour de l'adjudication ne doit point non plus être signifié au saisi (2).

Je crois donc, je le répète, que la seconde notification indiquée par M. Chauveau est seule indispensable. Seulement, je la voudrais plus complète. Ainsi, je pense qu'elle devrait mentionner en outre le jour des criées dont l'indication ne résulte pas de la fixation des audiences où les enchères seront reçues. Je crois aussi qu'elle devrait contenir sommation au saisi d'être présent aux criées, enchères et adjudications (3).

Cette signification doit être faite par acte d'avoué à avoué, si le saisi a constitué avoué dans l'instance; sinon, je crois qu'elle doit lui être faite de la manière prescrite par l'article 201 pour la notification de la saisie et la citation devant le tribunal.

712. Arrivons maintenant aux formalités de publicité organisées par nos articles. Elles consistent dans les criées et publications, les affiches et les insertions dans les journaux. Sur ce point, le texte de la loi laisse peu de place à l'interprétation.

On appelle criées et publications la lecture à haute voix, par un huissier, d'un placard portant les diverses énonciations prescrites par l'article 204. Cette lecture, qui, sous l'Ordonnance, devait être faite nécessairement le dimanche, ne peut l'être maintenant que pendant la semaine, puisqu'en règle générale les huissiers ne peuvent procéder aux actes de leur ministère pendant les jours fériés.

(1) Infrà, nº 716.
(2) M. Chauveau sur Carré, t. 5, quest. 2346.
(3) Arg. de l'art. 691 C. proc. civ.

Les criées doivent être faites à la Bourse (1) et dans la principale place du lieu où le bâtiment est amarré. S'il n'y a pas de Bourse dans le lieu d'amarre, l'huissier constate cette circonstance, et je ne crois pas qu'il soit tenu de procéder à sa publication à la Bourse du lieu où siége le tribunal. Il suffit que la loi ne le prescrive pas pour qu'on ne puisse l'exiger.

713. La publicité commencée par les criées se continue par des insertions qui doivent se faire dans un des papiers publics imprimés dans le lieu où siége le tribunal, et, s'il n'y en a pas, dans l'un de ceux qui seraient imprimés dans le département. Mais remarquez qu'on s'est servi de cette expression très-large : *papiers publics*, pour indiquer que ce serait seulement dans le cas où il ne se trouverait aucune espèce de publication par la voie de la presse, qu'on pourrait recourir à un des journaux imprimés dans le département (2). Au surplus, cette précaution, utile en 1807, est superflue aujourd'hui, puisqu'il existe dans chaque arrondissement un journal désigné pour recevoir les annonces judiciaires.

Notons enfin que le Code n'indique pas positivement le délai dans lequel ces insertions doivent avoir lieu (art. 202); mais ce délai semble fixé implicitement par celui de l'affiche qui, dans le système de la loi, paraît n'intervenir qu'après les insertions (203). En admettant que cette double formalité puisse être remplie à la même date, il serait toujours nécessaire de faire insérer dans les deux jours qui suivent les criées.

714. Quant aux affiches, on voit par l'art. 204 ce qu'elles doivent contenir, et par l'art. 203 les endroits où elles doivent être apposées.

(1) Nouvelle raison pour qu'elles ne puissent être faites le dimanche, puisque la Bourse est fermée ce jour-là.

(2) Locré, t. 18, p. 263.

La seule observation à faire, sur ce point, se rapporte à l'apposition des placards à la Bourse de commerce. Il nous paraît évident que l'art. 203 a voulu désigner par là, comme l'art. 202, la Bourse du lieu où le bâtiment est amarré. Cependant, comme il le dit moins explicitement, quelques auteurs enseignent que, s'il n'y a pas de Bourse dans ce port, on doit afficher à celle de la ville où siége le tribunal (1).

Je crois que c'est ajouter à la loi. Si l'huissier, par mesure de précaution, a suivi la marche indiquée par ces auteurs, il y aurait certes une rigueur excessive à rejeter de la taxe ce qui peut être dû pour cette affiche; mais si, préférant s'en tenir au texte, il ne l'a pas apposée, je ne pense pas que cette abstention puisse devenir la base du moindre grief.

715. Telles sont les formalités de publicité prescrites par la loi maritime pour préparer l'adjudication du navire. Quoique la loi n'ait pas expressément formulé à leur égard la sanction de nullité, il me semble impossible qu'elle ne soit pas la conséquence nécessaire de leur omission. Leur nature et leur objet l'indiquent suffisamment (2). Je suis étonné que M. Boulay-Paty ait pu penser le contraire (3). Il s'agit ici, en effet, de formalités sans lesquelles la vente serait ignorée; or, un pareil résultat serait essentiellement incompatible avec le caractère d'une vente publique; dès lors, ce sont des formalités substantielles (4).

Vainement dirait-on que la procédure a reçu une publicité équivalente et qu'en fait elle a été connue. C'est là une proposition conjecturale sur laquelle il serait bien

(1) Dageville, t. 2, p. 82. — Delaporte, t. 1, p. 404.

(2) MM. Pardessus, t. 3, nº 613. — Delaporte, t. 1, p. 405. — Dageville, t. 2, p. 84. — Alauzet, t. 3, p. 41.

(3) T. 1, p. 207.

(4) Suprà, nº 671.

difficile d'asseoir un jugement. Ce qui est plus certain, c'est que la loi n'a vu de publicité suffisante que dans l'exécution précise des formalités qu'elle a prescrites. Par conséquent, le but qu'elle s'est proposée ne peut être vraiment atteint que par l'accomplissement régulier de cette procédure.

716. Mais comment l'exécution de ces formalités sera-t-elle constatée ?

Dans l'ancienne pratique, cette constatation donnait lieu à des écritures très-multipliées. Valin nous apprend, en effet, que le poursuivant était tenu de notifier au saisi le procès-verbal des criées à mesure qu'elles se faisaient (1). Mais le Code n'a point consacré cette procédure dispendieuse, et son silence est un argument décisif pour la bannir. En conséquence, il faut dire que la constatation des diverses formalités que nous venons de passer en revue doit être faite à l'aide des moyens que consacre le droit commun. Ainsi, les criées et publications seront constatées par les procès-verbaux de l'huissier qui y procède ; l'apposition des affiches, par le procès-verbal de l'huissier qui les appose ; et enfin, les insertions, par un numéro du journal portant la signature de l'imprimeur dûment légalisée par le maire (2).

De plus, je crois qu'il est nécessaire que l'avoué poursuivant énonce par un dire inséré à la suite du cahier des charges que toutes ces formalités ont été remplies et comment elles l'ont été. Cette mention est le préambule naturel de la réquisition de mise aux enchères qu'il adresse au magistrat commis pour procéder à la vente; et, d'un autre côté, elle a pour résultat de donner à l'adjudicataire une preuve de la régularité des poursuites plus facile à conserver qu'un grand nombre de pièces et d'exploits.

(1) T. 1, p. 348.
(2) C. proc. civ., art. 696.

717. Passons aux enchères.

Elles sont reçues à l'audience par le juge commis, au jour fixé par son ordonnance et annoncé par les affiches.

On peut remarquer à ce sujet que la loi ne prescrit aucun délai entre les diverses formalités de publicité et le jour de l'enchère. Cependant, il ne conviendrait pas que la poursuite se trouvât combinée de manière que l'annonce de la vente eût à peine le temps de se répandre avant la mise aux enchères. Mais la loi a pensé sans doute que cet abus ne serait pas à craindre puisque tout s'accomplissait sous le regard du juge-commissaire.

Aux termes de l'art. 206, les enchères ont lieu à l'extinction des feux, c'est à dire selon les formes établies par les art. 705 et 706 du Code de procédure civile.

718. Mais par qui sont-elles portées ?

Je crois, quoi qu'en disent MM. Delaporte (1) et Boulay-Paty (2), qu'elles ne peuvent l'être que par le ministère des avoués. Notons, en effet, qu'on procède devant un tribunal civil : or, devant ces tribunaux, l'avoué est un intermédiaire forcé entre le juge et le justiciable. D'ailleurs, il faut ajouter que c'est un intermédiaire d'une grande utilité, puisqu'il offre une garantie de la solvabilité des enchérisseurs (3).

719. Quoi qu'il en soit, la réception des enchères est constatée par le procès-verbal d'adjudication rédigé à la suite du cahier de charges. Elle est close par l'ordonnance du juge qui prononce l'adjudication au profit du dernier enchérisseur.

Au reste, comme je l'ai déjà dit, cette première adjudication est purement provisoire. C'est pourquoi je pense que le procès-verbal qui la constate ne doit point être si-

(1) T. 1, p. 406.
(2) T. 1, p. 209.
(3) C. proc. civ., art. 711.

gnifié au saisi. L'opinion contraire enseignée par Valin, sous l'empire de l'Ordonnance (1), se rattachait au système général de procédure en vigueur à cette époque et ne me paraît point devoir être suivie aujourd'hui.

720. Après avoir passé en revue les formalités nécessaires pour arriver à la première enchère, nous connaissons également celles qui doivent être accomplies pour atteindre à l'adjudication définitive. Il suffit, en effet, de répéter exactement deux fois, de huitaine en huitaine, ce qui déjà a été fait. C'est ce qu'indiquent très-clairement les articles dont le commentaire nous occupe; et c'est à tort que M. Boulay-Paty (2) a prêté à M. Delvincourt une opinion différente au sujet des affiches et de la réception des enchères. Ce dernier auteur, en disant qu'il ne devait être apposé qu'une affiche et que les enchères ne devaient être reçues qu'une fois (3), parlait des bâtiments de dix tonneaux et au-dessous et non de ceux dont il est ici question. Son opinion est donc juste au lieu d'être erronée (4).

721. N'allons pas croire, au surplus, que cette reproduction des mêmes formalités imprime à la poursuite une telle immutabilité que rien de nouveau ne puisse désormais s'y produire, ou qu'on soit obligé de recommencer la triple adjudication chaque fois qu'un fait imprévu vient apporter quelque modification aux conditions de la vente. Une telle rigueur serait certainement exagérée. Dans les ventes de navires, comme dans toutes celles qui se font par expropriation, il n'est pas rare de voir s'élever des prétentions dont le poursuivant est obligé de tenir compte. Ainsi, il peut arriver que, sur la demande d'un tiers, une partie du navire soit distraite de la saisie et que, par suite, le sai-

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 6, t. 1, p. 348.
(2) T. 1, p. 204.
(3) T. 1, p. 132 et 2, p. 200, note 3.
(4) Infrà, n° 752.

sissant soit autorisé à diminuer sa mise à prix (1). Eh bien! si déjà une ou deux adjudications provisoires sont accomplies, faudra-t-il tout recommencer comme si rien n'avait été fait? Je ne le pense pas. Une telle interprétation serait funeste à tous les intérêts au lieu de leur être profitable. En ordonnant de reproduire trois fois les formalités de publicité et d'enchères, la loi a eu surtout en vue d'avertir les créanciers de la vente qui doit purger leur droit de suite (2), et non d'astreindre la procédure à un formalisme littéral et étroit.

Cette solution serait plus facile à justifier encore lorsque les modifications qui viennent à se produire dans le cours de la procédure ne portent que sur les conditions de la vente insérées au cahier de charges et non sur les énonciations que nos articles prescrivent de publier et d'afficher. Dans ce cas, il est évident qu'on n'aurait même pas à prendre comme prétexte la prétendue nécessité d'une triple publication, puisqu'elle n'est point ordonnée.

722. Nous voici donc parvenus à l'adjudication définitive. Nous dirons quelque chose, dans un instant, des remises qui peuvent la retarder; mais pour le moment, je fais abstraction de cet obstacle facultatif.

Après la troisième criée, dit l'art. 206, l'adjudication est faite au plus offrant et dernier enchérisseur, à l'extinction des feux, *sans autre formalité.*

Ces derniers mots, qui se trouvaient également dans l'Ordonnance, avaient alors pour but d'écarter de la procédure maritime diverses formalités qui, dans certaines provinces, suivaient l'adjudication définitive sur décret d'immeubles (3). Il est certain qu'ils ont encore aujourd'hui la même portée. Mais, de plus, ils ont pour effet de bannir certains usages qui s'étaient introduits dans quelques siéges d'ami-

(1) Infrà, art. 210 et 211.

(2) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 11, t. 1, p. 355.

(3) Ibid., art. 7, p. 348.

rauté postérieurement à l'Ordonnance. Tel est celui qui régnait à la Rochelle, et suivant lequel le juge, après avoir reçu les enchères à l'audience, ajournait l'adjudication définitive au canton où s'assemblaient les négociants pour recevoir les nouvelles enchères qui se présenteraient avant qu'il n'ait prononcé son ordonnance (1). Il n'y a guère à craindre aujourd'hui de voir ces pratiques remises en vigueur; mais, en tout cas, on aperçoit qu'elles seraient contraires à la loi.

723. C'est encore à l'adjudication définitive que me paraissent se rattacher les deux observations suivantes.

La première est que la vente des navires sur saisie n'est point, comme celle des immeubles, susceptible de surenchère. Les nombreuses analogies qui règnent entre les deux expropriations pourraient, au premier abord, faire naître quelques doutes à ce sujet; mais ces hésitations seraient sans fondement. Les analogies dont je parle n'existent véritablement que sous le rapport des formes. Au fond, le navire est un meuble. Or, la règle générale, en fait de meubles, est qu'il n'y a point lieu à surenchère. Au reste, les remises qu'il est facultatif au juge commis d'ordonner montrent bien clairement que la loi maritime n'a point entendu apporter d'exception à ce principe. Peut-être même eût-il mieux valu consacrer le droit de surenchère dans la mesure où il est admis pour les immeubles et interdire celui de remettre l'adjudication définitive. Comme système de procédure, la loi ainsi combinée nous eût paru préférable; mais il est certain que c'est la marche contraire qu'elle a adoptée (2).

724. Ma seconde observation touchant l'adjudication définitive aura pour but de rappeler que le procès-verbal qui

(1) Valin, loc. cit., p. 350.

(2) Valin, ibid.

la constate n'est point susceptible d'appel ni de recours en cassation.

La raison en est que l'ordonnance par laquelle le juge prononce l'adjudication n'est point, à proprement parler, un jugement, mais un simple procès-verbal. Il n'y a point chose jugée, puisqu'il n'y avait point contestation; il y a simplement la constatation d'un fait. Tel est le caractère que la doctrine attribue généralement aux jugements qui prononcent l'adjudication d'un immeuble saisi (1); doctrine que l'article 730 du Code de procédure civile est venu, en quelque sorte, sanctionner législativement en déclarant que ces jugements ne pourraient être attaqués par la voie de l'appel. A plus forte raison ce caractère doit-il être reconnu à l'égard d'une ordonnance qui n'émane pas du tribunal, mais d'un seul juge.

Il peut arriver, cependant, que cette ordonnance soit nulle. Il en serait ainsi, par exemple, s'il avait été procédé à la réception des enchères à une heure autre que celle indiquée dans les publications et affiches. Mais c'est par action principale et non par voie d'appel qu'il faudrait en demander la nullité (2).

725. Occupons-nous maintenant de la faculté accordée au juge commis de surseoir à l'adjudication définitive, en accordant une ou deux remises de huitaine.

Cette faculté a soulevé dans la doctrine des critiques qui me paraissent fondées, et je crois qu'un respect exagéré pour les dispositions de l'Ordonnance a été la seule cause de son maintien dans le Code de commerce. Sans doute ce pouvoir, considéré en lui-même, est sans danger, puisqu'il est placé dans la main du juge; mais la perspective de son exercice n'en présente pas moins de graves inconvénients, en ce qu'elle tend à faire de la troisième enchère

(1) M. Chauveau sur Carré, t. 5, p. 731 et suiv., nº 2423 quater.
(2) M. Chauveau, loc. cit., nº 2423 quinquies.

elle-même une pure formalité. Au surplus, on peut dire que ce danger n'était pas ignoré des rédacteurs du Code. Valin l'avait signalé (1). Déjà même on l'avait reconnu lors de la discussion du Code de procédure, d'où les remises avaient été bannies. Plusieurs membres du conseil d'Etat rappelèrent ces circonstances lors de la discussion de nos articles (2). « C'est du temps et de l'argent perdus, » disait très-bien M. Berlier (3). Malgré tout, les remises furent respectées dans le droit maritime.

Notons cependant au profit du Code un certain progrès, en ce sens que ces remises sont maintenant limitées à deux, tandis que, sous l'Ordonnance, le poursuivant pouvait en obtenir une troisième (4).

726. Au reste, nous croyons, avec la généralité des auteurs, que ces remises peuvent être prononcées d'office, aussi bien que sur la réquisition d'une partie intéressée. L'opinion de Valin était formelle en ce sens (5), et la pensée de M. Regnauld de Saint-Jean-d'Angely, de subordonner la remise à la demande du saisi n'a point été partagée par le conseil d'Etat (6). De même, le juge peut, s'il le trouve convenable, refuser une remise qui lui serait demandée. La loi l'investit à cet égard d'un pouvoir discrétionnaire.

727. Ce qui est certain, c'est que les remises, lorsqu'elles sont ordonnées, doivent être publiées et affichées. Telle est la disposition de l'art. 206. On peut ajouter, quoiqu'il ne le dise pas, qu'elles doivent être insérées dans les journaux (7) ; car cette insertion fait, en quelque sorte, partie

(1) T. 1, p. 350.
(2) Locré, t. 18, p. 316.
(3) Ibid., p. 317.
(4) Valin, t. 1, p. 350 et 351.
(5) Ibid., p. 350.
(6) Locré, loc. cit.
(7) M. Chauveau., Journ. des Avoués, 1818, p. 260.

de la publication, dont elle est l'avis imprimé dans une feuille publique (art. 202).

Je crois également que, dans le cas de remise, il serait nécessaire d'en avertir le saisi et de le sommer d'assister aux nouvelles enchères (1).

728. Cette faculté laissée au juge commis d'accorder une ou deux remises pour l'adjudication définitive a fait naître une dernière question. C'est celle de savoir si, malgré la remise prononcée, le dernier enchérisseur demeure lié par son enchère, de telle sorte qu'il devra rester adjudicataire pour le prix qu'il a offert, s'il n'est couvert par aucune enchère lors de la nouvelle mise en vente.

Dans l'ancien droit, Valin se prononçait énergiquement pour l'affirmative. Il en donnait pour raison que l'enchérisseur avait dû s'attendre à une remise, sur le fondement même de la loi qui la permettait (2). Par suite, il ne peut prétendre que ses calculs ont été bouleversés par un fait imprévu.

Telle est aussi la solution généralement admise par les auteurs qui ont écrit sur le Code de commerce (3), à l'exception toutefois de M. Locré, qui présente l'opinion contraire comme étant celle que le législateur a positivement voulu consacrer (4). Mais il suffit de consulter les procès-verbaux de la discussion pour s'apercevoir que ce dernier point de vue est complétement inexact. M. Locré a pris pour l'opinion du conseil d'Etat ce qui n'était que la pensée individuelle de l'un de ses membres. Au reste, voici réellement ce qui s'est passé à ce sujet dans la séance du 11 juillet 1807.

(1) Suprà, n° 727.

(2) T. 1, p. 351.

(3) Pardessus, t. 3, n° 612.—Boulay-Paty, t. 1, p. 214.—Dageville, t. 2., p. 88.—Alauzet, t. 3, p. 43.

(4) Esprit du C. de com., t. 3, p. 53.

M. Janet, maître des requêtes, pose plusieurs questions relatives aux remises, et notamment celle-ci : « Si no- « nobstant la remise, le dernier enchérisseur se trouvera « lié (1). »

M. Regnauld de Saint-Jean d'Angely, répond : « Quant « au dernier enchérisseur, *il demeure certainement lié* (2). »

Mais M. Berenger vient combattre cette opinion. « A « l'égard du dernier enchérisseur, dit-il, il ne s'est engagé « que sous la condition qu'il aurait à l'instant la chose. « Le laisser pendant huit jours dans l'incertitude, ce « serait, en certains cas, déranger toutes ses combinai- « sons, et, par suite, l'exposer à des pertes (3). »

Telles sont les paroles qu'invoque M. Locré pour y chercher la pensée du législateur. Il a été répondu, dit-il, que le dernier enchérisseur n'était pas lié.

Je le veux bien. Mais il a été répondu aussi qu'il était lié, et il sagit de savoir quel parti a pris le conseil d'Etat. Or, la suite du procès-verbal nous montre que M. Regnauld de Saint-Jean-d'Angely reprend de nouveau la parole et que, répondant à la fois à toutes les critiques dont l'article était l'objet, il en détermine l'esprit et la portée en ces termes : « La question est très- « simple : il s'agit de savoir si l'on maintiendra la dispo- « sition de l'Ordonnance que la section n'a fait que co- « pier (4) ». C'est alors que l'article est définitivement adopté (5). Eh bien ! je dis que cette adoption est ici la consécration très-claire, non-seulement de l'article emprunté à l'Ordonnance, mais encore de l'interprétation qu'il avait reçue de son savant commentateur. Quant à la

(1) Locre, Legisl. de la Fr., t. 18, p. 316.

(2) Ibid.

(3) Locre, t. 18, p. 317.

(4) Ibid.

(5) Ibid.

pensée de M. Berenger, il est évident qu'elle n'a fait aucune impression sur le conseil d'Etat (1).

729. Au surplus, veut-on qu'il y ait doute sur ce point? Je le concède pour un moment. Il faut alors écarter complétement les enseignements contradictoires de la discussion pour s'en tenir aux principes généraux du droit. Or, à ce point de vue, la question ne présente vraiment aucune difficulté. L'enchérisseur, dit-on, ne s'est engagé que sous la condition qu'il aurait à l'instant la chose. C'est une erreur visible. Il est possible que l'espoir d'une délivrance immédiate ait agi sur la détermination de l'enchérisseur; mais ce fait n'est nullement la condition légale de son engagement. En droit, il s'est engagé sous la condition suspensive que son enchère ne serait pas couverte au moment fixé pour l'adjudication définitive. Maintenant, quel est le moment de l'adjudication définitive? C'est celui qui est fixé par le juge, puisque ce pouvoir lui est souverainement confié par la loi. Donc, si le juge croit utile de surseoir à l'adjudication pendant une ou deux huitaines, l'enchérisseur reste nécessairement lié, car la condition de son engagement est en suspens.

En dernière analyse, sa position est exactement celle d'un enchérisseur qui aurait porté son enchère à l'une des deux premières adjudications préparatoires. Dans cette dernière hypothèse, il est incontestable qu'il serait engagé jusqu'à l'adjudication définitive. Je n'ai pas cru devoir m'occuper spécialement de cette situation, parce qu'on sait qu'elle ne se réalise pour ainsi dire jamais dans la pratique; mais, enfin, je crois pouvoir présenter comme

(1) Tel est si bien l'effet produit par l'ensemble de la discussion, que M. Locre lui-même, dans son grand ouvrage sur la législation de la France, en a présenté l'analyse en ces termes : « *En cas* « *de remise, le dernier enchérisseur de la dernière adjudication demeure* « *lié.* » T. 18, p. 265.

certaine la solution que j'y applique en ce moment. J'en trouverais au besoin la justification dans la doctrine professée par les auteurs sous l'empire du Code de procédure de 1806, au sujet de l'adjudicataire provisoire que l'on n'hésitait pas à regarder comme obligé par son enchère jusqu'à l'adjudication définitive (1). Or, en droit, il n'y a aucune différence entre celui qui enchérit aux deux premières adjudications et celui qui enchérit à la troisième, lorsque cette dernière devient préparatoire par la remise prononcée. Dira-t-on que cet enchérisseur a cru parler à une adjudication définitive, par la raison qu'elle était la troisième ? Je réponds qu'il ne devait pas le croire et je répète ici, avec Valin, qu'il devait au contraire s'attendre à une remise, sur le fondement de la loi qui permet au juge de la prononcer.

Ainsi donc, soit qu'on prenne pour guide les enseignements de l'ancien droit, l'intention vraie du législateur moderne manifestée par l'ensemble de la discussion ou les principes généraux du droit, il faut dire que, malgré la remise de l'adjudication définitive, le dernier enchérisseur continue de rester obligé jusqu'à ce qu'une enchère nouvelle vienne le délier de son engagement (2).

730. Je me suis occupé jusqu'ici de tracer la marche normale de la vente d'un navire saisi, lorsqu'elle n'est entravée par aucun obstacle. Mais il est rare que l'on parcoure le trajet qui sépare le commandement de l'adjudication définitive sans voir surgir quelques incidents devant lesquels la poursuite doit momentanément s'arrêter.

Ces incidents sont de deux sortes : les uns portent sur le

(1) Carré, Analyse raisonnée sur le C. de proc., t. 2, p. 432, sur l'anc. art. 731 de ce Code.

(2) Est-il nécessaire d'ajouter qu'il en serait autrement si la remise avait été prononcée en dehors de celles qu'autorise la loi ? Au reste, il est peu vraisemblable que cette hypothèse, fréquente autrefois (Valin, t. 1, p. 351), vienne à se réaliser aujourd'hui.

fond, c'est à dire sur la valeur du titre qui sert de base à la poursuite, sur la propriété de l'objet saisi (1), sur les conditions auxquelles il est mis en vente, etc.; les autres touchent à la forme, c'est à dire à la régularité de la procédure suivie par le poursuivant.

Mon intention n'est point, à coup sûr, de passer en revue tous ces incidents qui se diversifient à l'infini. Ce travail m'entraînerait dans des détails trop considérables. Mais la matière des incidents, quelles qu'en soient l'étendue et la variété, se trouve dominée par plusieurs questions générales sur lesquelles il me paraît utile de présenter quelques observations. Tels sont les points suivants, savoir : Dans quelle forme peuvent être soulevés les incidents; dans quel délai ils doivent l'être; quel est le juge compétent pour les apprécier; quelles sont les voies de recours contre sa décision; quelle est l'influence de ces divers incidents sur la marche de la poursuite.

731. En ce qui concerne la forme suivant laquelle la demande incidente doit être soulevée, elle me paraît être celle qu'indique l'art. 718 du Code de procédure civile, c'est à dire qu'elle consiste dans un simple acte d'avoué à avoué, contenant les moyens et conclusions. Les situations étant exactement les mêmes, il est naturel que la même règle les gouverne.

732. Mais que décider quant au délai pendant lequel les demandes incidentes sont admises à se produire ?

L'Ordonnance ne contenait point de règle générale à ce sujet et le Code de commerce n'en contient point davantage. En cet état, la doctrine ancienne semblait admettre et la doctrine moderne enseigne positivement que les griefs du saisi contre la poursuite peuvent se produire jusqu'à l'adjudication définitive, et sont non recevables lorsque

(1) Infrà, art. 210 et 211.

cette adjudication a été prononcée (1). C'est aussi la solution que je crois devoir adopter. Toutefois, je reconnais qu'elle peut soulever quelques objections auxquelles il n'est point inutile de répondre.

Je dis d'abord que les critiques élevées contre la procédure sont recevables jusqu'au moment de l'adjudication. Mais j'ai dit aussi plus haut, et les détails qui précèdent me paraissent justifier cette pensée, qu'après la citation du saisi en justice on se trouvait conduit, par les règles de l'analogie légale, à appliquer à la saisie maritime les dispositions du Code de procédure sur la saisie immobilière (2). Or, nous savons que, dans ce dernier cas, les nullités de forme ou du fond doivent être opposées dans des délais déterminés après lesquels elles ne sont plus recevables (3). D'où l'on pourrait induire, en vertu du principe posé, que ces restrictions sont également applicables en matière de saisie maritime.

D'un autre côté, l'on ajoute qu'après l'adjudication aucune demande en nullité ne doit être accueillie. Mais sur quels principes fonde-t-on cette fin de non-recevoir ? Ce n'est pas sur la loi, puisqu'elle est muette. Est-ce sur l'autorité du raisonnement ? Pas davantage ; car si la procédure est nulle, l'adjudication est elle-même affectée du même vice. Dès lors, il répugne à l'esprit qu'un acte nul puisse protéger la procédure irrégulière dont il a été le couronnement. Ce qui est nul ne peut produire d'effet.

Je m'arrête à ces deux objections principales. On remarque d'abord que la première réfute la seconde et réciproquement. S'il y a un délai précis pour incidenter avant l'adjudication, il est clair qu'on ne le pourra plus après ; et si on le peut après, il est évident que nul délai n'existe

(1) Valin, liv. 1, tit. 1, art. 7, t. 1, p. 348. — Pardessus, t. 3, nº 613.—Alauzet, t. 3, p. 4.

(2) Suprà, nº 627.

(3) C. proc. civ., art. 728 et 729.

avant. Au lieu de deux objections, c'est donc une seule en réalité qui serait opposable à notre solution. Mais, à mon avis, ni l'une ni l'autre ne peut l'ébranler.

Quant à la première, en effet, je me borne à rappeler que, lorsqu'on parle d'importer dans la procédure maritime les règles de la saisie immobilière, il est bien entendu qu'il s'agit seulement de celles qui sont l'expression des principes du droit commun, et non de ces mesures exceptionnelles qu'on ne peut étendre. C'est une observation que j'ai dejà faite et que j'aurai plus d'une fois encore l'occasion de répéter. Lorsqu'il y a nécessité d'agir ou de prononcer pour faire avancer la poursuite vers son terme, il faut absolument se frayer un chemin et trouver les formalités que la loi eût trouvées elle-même, si elle y eût songé. C'est alors que l'induction et le raisonnement nous offrent leur précieux concours. Voilà dans quel but je me suis efforcé de montrer la voie dans laquelle ils devaient marcher. Mais toutes les fois qu'il y va de la perte d'un droit, d'une déchéance, il me paraît impossible de les faire passer, par la voie de l'analogie, du Code de procédure dans le Code maritime. C'est pourquoi je pense que les dispositions restrictives dont on parle sont sans autorité dans le cas présent.

Maintenant, pourquoi le saisi n'a-t-il plus le droit d'attaquer la poursuite après l'adjudication ? C'est que les nullités de la procédure ne sont pas d'ordre public ; elles sont de droit privé; on peut parfaitement y renoncer. Or, en laissant consommer l'adjudication, le saisi est censé avoir renoncé à toute critique. Sans doute une telle renonciation ne doit pas facilement se présumer ; mais remarquons aussi que le fait dont nous proposons de l'induire semble contredire absolument la volonté d'élever des incidents. Car enfin ces incidents n'ont qu'un but : c'est d'empêcher l'adjudication. Or, lorsqu'on a laissé s'accomplir cette vente, dont on a été averti puisqu'on y était appelé, comment soutenir sérieusement qu'on avait conservé la volonté de s'y opposer ? Sur la

foi de ce silence, des tiers se sont engagés; un contrat s'est formé sous le sceau de la justice. L'intervention de cette grande autorité est un rempart contre les attaques rétrospectives.

Au surplus, s'il est vrai, comme je le disais en commençant, que la loi ne contienne là-dessus aucune disposition générale, il est également certain qu'elle a manifesté sa pensée dans la disposition particulière que l'art. 210 a consacrée à la demande en distraction. Nous y voyons, en effet, que cette demande est impuissante pour faire tomber l'adjudication prononcée. Or, s'il en est ainsi à l'égard d'un tiers qui est reconnu propriétaire du navire, et dont le silence peut s'expliquer par l'ignorance de la poursuite, à plus forte raison faut-il appliquer la même solution au saisi lui-même. Il ne peut en accuser que sa propre négligence.

733. Voyons maintenant quel sera le juge compétent pour statuer sur ces contestations? Sera-ce dans tous les cas le juge commis pour recevoir les enchères? Ou bien, au contraire, ce magistrat n'en devra-t-il pas toujours renvoyer l'appréciation au tribunal entier? Ou enfin, n'y a-t-il pas des distinctions à faire, à ce sujet, selon les incidents soulevés au cours de la poursuite?

Toutes ces questions sont fort sérieuses et méritent un examen réfléchi. Elles ont engendré différents systèmes. Une espèce dans laquelle elles ont été récemment soulevées me servira à grouper autour d'un fait précis les opinions diverses qui se sont fait jour à cette occasion.

Le navire à vapeur *Jacquard* avait été saisi dans le port du Havre. La procédure avait suivi son cours. Déjà les enchères avaient été reçues deux fois, et l'adjudication définitive devait avoir lieu le 27 septembre 1858. Mais à cette date un incident surgit. Voici dans quelles circonstances.

Le *Jacquard*, muni d'une machine de fabrication fran-

çaise, avait obtenu une prime de 155,000 fr., conformément aux dispositions de l'art. 1er, § 2, de la loi du 6 mai 1841, sous l'obligation prise par Gauthier frères, qui en étaient propriétaires, de l'affecter exclusivement à la navigation internationale maritime, faute de quoi ils seraient tenus de restituer la prime reçue. MM. Guibert et Légal s'étaient portés les cautions de Gauthier frères envers la douane, et s'étaient engagés, conjointement avec ces derniers, à effectuer, le cas échéant, le remboursement promis. C'est ce qui fait qu'avant de laisser vendre le *Jacquard* sur saisie, Guibert et Légal crurent devoir intervenir dans la poursuite et demandèrent l'insertion dans le cahier de charges d'une clause par laquelle l'adjudicataire serait tenu de faire continuer au navire la navigation internationale maritime et de présenter personnellement une autre caution à l'administration, ou d'opérer immédiatement à la douane le remboursement de la prime de 155,000 fr.

734. Tel était l'objet de l'incident. On va voir les péripéties qu'il a amenées.

D'abord, la demande est accueillie par le poursuivant qui insère dans le cahier de charges la clause nécessaire pour y donner satisfaction. Mais elle est combattue par la partie saisie ou plutôt son syndic qui requiert le renvoi de la contestation à l'audience. Cependant le juge commis rejette cette conclusion en ces termes :

« Attendu qu'en confiant à un juge, en matière de saisie sur les navires, le soin de présider à la réception des enchères et à l'adjudication et en restreignant la faculté d'accorder des remises à deux seulement de huitaine chacune, le législateur a hautement témoigné de la volonté d'assurer la prompte exécution du jugement ordonnant la vente ;

« Que voulant la fin, il a voulu nécessairement les moyens, et a dû armer le magistrat des pouvoirs suffi-

sants pour statuer sur les difficultés apportées à l'adjudication;

« Que ces pouvoirs doivent être analogues à ceux qui, en matière ordinaire, sont accordés au président pour statuer relativement à l'exécution des titres exécutoires;

« Qu'admettre le contraire serait abandonner au saisi la possibilité d'entraver indéfiniment et même de rendre impossible son expropriation définitive;

« Qu'il y a lieu pour le juge-commissaire de procéder par lui-même à l'examen des obstacles mis à l'adjudication surtout lorsque, comme dans l'espèce, le saisi ou celui qui le représente a sollicité de la justice un sursis qui lui a été refusé;

« Qu'il peut vouloir, par un moyen détourné, atteindre les fins dans lesquelles il a ouvertement échoué et que d'ailleurs le requérant à l'adjudication agit en vertu d'un titre pour le payement duquel il est fait défenses aux juges d'accorder aucun délai (1);

« Qu'enfin la difficulté ne semble pas de nature à exiger le renvoi à l'audience. »

Par ces considérations, le juge-commissaire retient le jugement de l'incident; puis, statuant au fond, il ordonne que la clause insérée sur la demande de Guibert et Légal sera maintenue dans le cahier des charges, et c'est dans ces conditions que l'adjudication définitive s'accomplit.

Voilà le premier système sur notre question. Il consiste, comme on voit, à accorder au juge-commissaire les mêmes pouvoirs qu'au juge du référé; et au premier aspect, il a vraiment un côté séduisant. Toutefois, la réflexion ne tarde pas à montrer qu'il serait complétement insuffisant pour aplanir les obstacles que rencontre la procédure de saisie. N'oublions pas, en effet, que le juge du référé ne peut statuer qu'au provisoire et que sa décision

(1) La saisie était poursuivie en vertu d'un contrat à la grosse.

ne doit faire aucun préjudice au principal (1). Dès lors, en admettant que le juge commis pour la vente ait le pouvoir d'apprécier provisoirement l'incident soulevé, il resterait encore à rechercher celui à qui appartient le principal. C'est ajourner la difficulté et non la résoudre.

735. Voici maintenant le second système. Il s'est produit sur l'appel de l'ordonnance que je viens de rapporter. En effet, la cour de Rouen, par arrêt du 14 février 1859, crut devoir annuler cette ordonnance par les motifs suivants :

« Attendu que les conclusions contradictoirement prises par les parties établissent qu'il y avait devant le juge *un véritable litige* que ce juge n'avait point qualité pour décider ;

« Que son ordonnance a donc été incompétemment rendue. »

D'un autre côté, la cour, évoquant le fond, décide que l'insertion réclamée par Guibert et Légal sera faite dans le cahier des charges; mais attendu que tout ce qui a suivi l'ordonnance incompétemment rendue n'en a été que la conséquence et doit dès lors nécessairement tomber avec elle, la cour annule l'adjudication faite et renvoie les parties à se pourvoir.

Ainsi, d'après la formule de cet arrêt, la question ne devrait pas se poser en pur droit, et elle admettrait le tempérament des faits. Le juge-commissaire ne serait pas absolument incompétent à l'égard de tous les incidents; il ne le serait qu'autant que ces incidents constitueraient un véritable litige. Mais, qu'il me soit permis de le dire, c'est là une base bien incertaine et bien difficile à fixer. Qu'est-ce, en effet, qu'un véritable litige? Est-ce un litige ayant pour objet une demande qui doit triompher? Non; car dans la cause présente, la cour a condamné au fond la résistance opposée par le saisi, et par

(1) Art. 806 et 809 C. proc. civ.

suite le juge-commissaire eût été compétent pour apprécier l'incident. D'ailleurs, on sent bien que ce n'est pas par le résultat éventuel d'un procès que peut se décider la compétence du juge.

D'un autre côté, appellera-t-on litige véritable celui qui soulève des questions épineuses et difficiles à juger? Mais alors rien n'est plus arbitraire qu'une telle appréciation Les difficultés d'un sujet sont éminemment relatives. Ce qui est plein d'obscurité pour les uns peut paraître aux autres simple et facile. En tous cas, il faut répéter encore que c'est par la nature et non par les difficultés d'une cause que se détermine la compétence.

Je le dis donc franchement : le moyen terme que paraît avoir consacré la cour ne me semble point admissible. Ou le juge commis est compétent pour statuer sur tous les litiges soulevés au cours de la poursuite, ou il est incompétent pour tous. Il n'y a point à distinguer entre ce qu'on appelle les litiges véritables ou ceux qui ne le seraient point. Pour mieux dire, dès qu'une demande est produite en justice, il y a véritable litige. Aller au delà, c'est se perdre dans des nuances insaisissables que la loi ne saurait prendre en considération. Il faut opter entre la compétence ou l'incompétence générale et absolue du juge commis.

736. Mais, sur ce nouveau terrain, on sent qu'il y a place encore pour deux systèmes au moins; et en effet, ils n'ont pas manqué de se produire. L'un consiste à soutenir que le juge commis est toujours compétent, l'autre qu'il ne l'est jamais.

La première opinion a été soutenue par M. Caumont, avocat, dans une revue critique de jurisprudence maritime publiée à l'occasion de l'arrêt de la cour de Rouen du 14 févner 1859 (1). L'argument capital de ce système me paparaît être celui-ci :

La vente est ordonnée par le tribunal, un juge est com-

(1) *Moniteur des Tribunaux* des 26 juin et 3 juillet 1859.

mis pour y procéder. Donc, ce juge est délégué par le tribunal pour assurer l'exécution de son jugement; il le représente à cet effet; il concentre en sa main les pouvoirs du tribunal entier. Or, que sont les incidents? Ce sont des obstacles à la vente, des entraves à l'exécution du jugement rendu. C'est pourquoi le juge commis se trouve investi par sa fonction même de la compétence qu'aurait le tribunal lui-même pour les décider.

Quant à la seconde opinion, elle prend également comme point de départ la délégation que le juge a reçue du tribunal pour procéder à la vente; mais elle ajoute que cette délégation est spéciale aux faits de l'adjudication et qu'elle n'entraîne avec elle aucun droit de juridiction. Voici, au surplus, dans quels termes elle a été formulée dans un arrêt du 4 juillet 1859, par lequel la chambre des requêtes a rejeté le pourvoi formé contre l'arrêt de la cour de Rouen que j'ai précédemment rapporté :

« Sur le premier moyen, tiré de la violation des art. 205 et 206 du Code de commerce :

« Attendu que ces articles, qui règlent et déterminent les attributions du juge commis pour procéder à la vente forcée d'un navire, ne lui confèrent exceptionnellement aucun pouvoir de juridiction;

« Que, conformément aux principes du droit commun, ce pouvoir continue donc d'appartenir au tribunal entier auquel doivent être renvoyés les incidents contentieux;

« Attendu qu'il résulte des conclusions prises par les parties qu'il y avait contestation entre elles sur la clause dont l'insertion était demandée par les sieurs Guibert et Légal;

« Que, dès lors, le juge-commissaire était incompétent pour ordonner cette insertion et qu'en le décidant ainsi l'arrêt attaqué, loin de violer la loi, en a fait, au contraire, une juste application (1). »

(1) Cet arrêt est encore inédit. L'obligeance empressée de mon

737. Voilà quels sont les divers systèmes auxquels a donné lieu la question qui m'occupe. Dans ma pensée, celui de la cour de cassation est le seul qui soit fondé sur les véritables principes du droit. En effet, comme je le disais il y a un instant, le véritable élément de solution dans ce débat est de savoir quelle est l'étendue de la délégation qui s'opère entre le juge commis et le tribunal qui le nomme. Est-ce une délégation générale ou une délégation spéciale? Voilà le problème. Or, cette question n'est pas nouvelle en droit. La législation ordinaire a eu à s'en occuper fréquemment et n'a jamais manqué de se rattacher au principe de la spécialité de la délégation. A cet égard, tous les cas qui donnent lieu à la nomination d'un juge-commissaire pourraient me fournir des exemples de l'application qu'elle en a faite (1). Mais pour rester dans le cadre des analogies tout à fait saillantes, je me contenterai d'en citer un seul.

Lorsqu'un tribunal ordonne une licitation, il commet un juge pour recevoir les enchères. Or, ce magistrat est-il par cela même investi du pouvoir de statuer sur les difficultés postérieures à sa nomination? Nullement. Il y a là-dessus un texte positif. C'est l'art. 973 du Code de procédure dans lequel je lis : « S'il s'élève des difficultés sur le « cahier des charges, elles seront vidées *à l'audience.* » Et quant aux autres difficultés, il est également certain qu'elles doivent être déférées au tribunal entier, puisque le même article ajoute : « *Tout autre jugement* sur les diffi- « cultés relatives aux formalités postérieures, etc... »

Ainsi donc, voilà quel est le principe qui domine toute notre procédure. En thèse générale, le juge commis ne

honorable confrère Me Delaborde, avocat au conseil d'Etat et à la cour de cassation, m'a permis de m'en procurer le texte.

(1) C'est ainsi qu'un juge commis pour procéder à un ordre n'a aucun pouvoir pour statuer sur les contestations qui entravent son travail. Il doit renvoyer les contestants à l'audience. Art. 758 C. proc. civ.

trouve dans sa délégation qu'un pouvoir spécial, *ad rem*. Quant à la juridiction contentieuse, elle demeure tout entière au tribunal.

Ceci posé, il ne reste plus qu'à rechercher si les articles 205 et 206 du Code de comm. qui règlent les attributions du juge commis lui confèrent un pouvoir exceptionnel. Or il suffit de lire ces articles pour se convaincre qu'ils ne contiennent rien de pareil. Donc, le juge commis n'a d'autres pouvoirs que ceux qu'il tient du droit commun. Tel est évidemment le raisonnement qui a servi de base à l'arrêt de rejet du 4 juillet, et il me paraît d'une justesse incontestable.

J'ajoute que la loi maritime elle-même contient une disposition formelle qui n'est que l'application de cette théorie. C'est l'art. 211 du Code de comm. qui prescrit de porter à l'audience le jugement des demandes en distraction. Or, cette demande n'est qu'un incident de la poursuite. Enfin, dans l'ancien droit, Valin disait aussi : « Il faut « statuer sur les nullités proposées, ce qui doit se faire « sommairement *à l'audience ou sur un délibéré* (1). » De sorte que la tradition vient encore s'ajouter aux principes du droit en faveur de cette solution.

On objecte que ce système présente de graves dangers; qu'il peut permettre au saisi d'entraver indéfiniment par des chicanes la vente de son navire. C'est possible. L'abus est partout. Mais n'y aurait-il pas aussi de sérieux inconvénients à laisser à l'appréciation d'un seul juge des questions souvent fort importantes et fort délicates? Pourquoi priver le saisi des lumières du tribunal entier? Je ne sais si je m'abuse, mais il me semble que, même dans l'ordre des considérations, la théorie qui vient d'être exposée pourrait lutter sans désavantage avec celle qu'on lui oppose. Ce qui me paraît certain, c'est que, sur le terrain de la loi, elle doit remporter tous les suffrages.

738. Quel que soit le juge compétent pour statuer sur

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 7, t. 1, p. 348.

les incidents, il est incontestable que sa décision peut être attaquée. Nous verrons plus tard par quels moyens. Mais pour le moment, et avant de quitter le premier degré de juridiction, nous avons à nous demander si le juge qui rejette la critique élevée contre la poursuite peut ordonner l'exécution provisoire de son jugement, nonobstant les voies de recours dont il serait susceptible.

A cette question, les auteurs répondent généralement par l'affirmative, en ajoutant ce correctif, que le poursuivant à qui l'exécution provisoire est accordée doit être tenu de donner caution (1). Mais cette opinion, qui paraît avoir été inspirée par la doctrine que professait Valin sous l'empire de l'Ordonnance (2), me paraît contestable sous plusieurs rapports. On n'a pas fait assez d'attention, je crois, aux motifs par lesquels Valin lui-même justifiait son sentiment et aux principes particuliers que la procédure moderne a consacrés sur cette matière.

Au moment où Valin écrivait, les jugements rendus sur les incidents de saisie mobilière et de décrets d'immeubles n'étaient pas soumis aux mêmes règles quant à l'exécution provisoire. Dans la procédure décrétale, cette exécution n'avait jamais lieu (3); en saisie et vente de meubles, au contraire, elle existait toujours de plein droit moyennant caution (4). En présence de cette diversité de règles,

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 211 et 231. — Sanfourche-Laporte et Boucher, p. 44. — Dageville, t. 2, p. 101. — Pardessus, t. 3, nº 615. — Alauzet, t. 3, p. 48. — Ces trois derniers auteurs ne s'expliquent ainsi qu'à l'égard de l'incident qui a pour objet une demande en distraction, mais il est évident que la règle serait, à plus forte raison, applicable aux incidents qui s'agitent exclusivement entre le poursuivant et le saisi. Voy. infrà, art. 210 et 211.

(2) Liv. 1, tit. 14, art. 7, t. 1, p. 348.

(3) Valin, loc. cit., p. 349.

(4) Valin, Comm. de la cout. de la Rochelle, art. 18, nº 8. — Ord. de 1667, tit. 17, art. 4, 5, 14 et 15.—Jousse, sur ces art. et prolegomènes sur le tit. 17.

Valin, qui voulait imprimer à la saisie des navires une grande célérité, revendiqua leur qualité de meubles pour leur appliquer les règles de la saisie mobilière. Il soutint que si les bâtiments de mer étaient sujets à être saisis réellement et vendus par décret, ce n'était qu'à raison de leur importance, mais que leur nature n'était pas changée (1).

Au fond, je crois que l'éminent auteur se trompait. Sans doute, c'était seulement à raison de leur importance, et non de leur nature, que les navires étaient soumis à la procédure décrétale; mais c'était aussi à raison de l'importance de l'objet saisi que cette procédure voulait que l'exécution provisoire fût toujours interdite. De sorte que la raison même qui l'avait fait prendre pour type de la saisie maritime devait conduire à l'appliquer dans cette circonstance.

Quoi qu'il en soit, Valin trouvait au moins pour son opinion une base dans la procédure de saisie mobilière qu'il acceptait comme l'expression du droit commun. Mais aujourd'hui cette distinction n'est plus admissible. Qu'il s'agisse de saisie de meubles, d'immeubles ou de navires, les règles sont exactement les mêmes quant à l'exécution provisoire des jugements. Par conséquent, l'opinion de Valin sur ce point n'est plus d'aucun poids pour nous. Il faut chercher ailleurs une réponse à notre question.

Maintenant, dans quelles circonstances notre droit actuel permet-il au juge d'ordonner l'exécution provisoire de son jugement?

Remarquons bien que ce n'est pas un tribunal de commerce qui rend ce jugement; c'est un tribunal civil, jugeant civilement (2). Par conséquent, il n'a pas la latitude que donne aux tribunaux de commerce l'art. 439 du

(1) Comm. de l'Ord., loc. cit., p. 349.

(2) Suprà, n° 694.

C. de proc., d'ordonner l'exécution provisoire avec caution dans toutes les causes; il faut qu'il se renferme strictement dans l'art. 135 du même Code qui régit spécialement sa juridiction.

Or, cet article 135 nous dit d'abord: « L'exécution provi-« soire sans caution sera ordonnée, s'il y a titre authen-« tique, promesse reconnue, ou condamnation précédente « par jugement dont il n'y ait point d'appel. » On voit que, dans ce cas, non-seulement l'exécution provisoire peut, mais encore qu'elle *doit* être prononcée; de plus elle doit l'être *sans caution*. Puis, à côté de cette première hypothèse, il y a un certain nombre d'autres circonstances, énumérées par le même article, dans lesquelles il est facultatif au juge de prononcer l'exécution provisoire avec ou sans caution. Voilà le principe.

Ceci posé, il me paraît incontestable que la doctrine des auteurs conduit, dans tous les cas, à accorder au juge de l'incident des pouvoirs plus étendus que ceux qu'il tient de l'article 135 du Code de procédure. En effet, de deux choses l'une : ou bien il y a titre authentique, promesse reconnue, ou condamnation précédente non attaquée, et alors il est inexact de dire que l'exécution provisoire peut être ordonnée à charge de caution. La vérité est qu'elle devra toujours l'être, mais sans caution. Le juge n'a le droit, ni de la refuser, ni de la subordonner à une condition onéreuse qui n'est point dans la loi. Ou bien, au contraire, on ne se trouve point dans le cas prévu par la première partie de l'article 135 (1), et alors la faculté qu'on donne au juge est encore trop large. Il suffit, en effet, de lire le texte de la loi pour voir que sa décision n'est point

(1) Ce sera évidemment le cas le moins fréquent, puisque la poursuite a toujours pour fondement un titre exécutoire, mais cette hypothese peut cependant aussi se présenter. Tel sera, par exemple, le cas où la saisie aurait été faite en vertu d'un jugement rendu en premier ressort et non encore frappé d'appel.

comprise au nombre de celles qu'énumère la seconde partie de l'article 135. Or, comme cette disposition est essentiellement limitative (1), il est clair que l'exécution provisoire ne peut ni ne doit être ordonnée, même avec caution. Dans le premier cas, le juge n'était pas maître de la refuser ou de la tempérer; dans le second, il ne l'est pas de l'accorder, même en la tempérant.

Voilà le premier point de vue sous lequel l'enseignement de la doctrine me paraît prêter à la critique. Je ne me dissimule pas qu'on arrive ainsi à augmenter encore la rigueur déjà fort grande de l'exécution provisoire, en écartant le remède destiné à guérir une partie des blessures qu'elle peut faire. Mais telle est la loi. Si l'article 135 régit les jugements qui nous occupent, il faut le subir jusqu'au bout.

739. D'un autre côté, je ne puis me dispenser de faire remarquer que l'application de cet article à la matière des expropriations est une question fort discutée en jurisprudence. Au premier abord, sans doute, les termes généraux et absolus dans lesquels il est conçu semblent laisser peu de place à la controverse. Peut-on distinguer là où il ne distingue point? D'ailleurs, l'exécution provisoire qu'il ordonne a pour but et pour résultat de proscrire les chicanes innombrables qui sont la suprême ressource du débiteur poursuivi, et telle est aussi la pensée qui domine toutes les procédures de saisie. C'est pourquoi plusieurs arrêts, examinant la question au point de vue de la saisie immobilière, ont décidé que l'exécution provisoire pouvait valablement y être ordonnée dans les cas prévus par la loi (2).

Mais aussi, dans d'autres circonstances, les dangers de

(1) Carré et Chauveau, quest. 585.

(2) Rennes, 15 janvier 1820. (Dalloz, Rép. alph., v° Vente publique d'immeubles, n° 1357.) — Rejet, 13 janvier 1840. (Dev., 40. 1. 449.)

l'exécution provisoire se sont révélés avec tant d'énergie que les magistrats ont reculé devant l'application de l'article 135. C'est une chose extrêmement sérieuse, en effet, que de laisser consommer, avec le concours de la justice, une adjudication qui est peut-être destinée à tomber sous des attaques déjà soulevées. Cette éventualité commence par peser lourdement sur la vente. Si elle ne va pas jusqu'à écarter tous les enchérisseurs, elle empêche certainement leurs offres de monter jusqu'à la valeur de la chose. Les créanciers et le saisi lui-même peuvent en ressentir un grave préjudice. Et puis, si elle vient à se réaliser, c'est une perturbation plus fâcheuse encore. L'œuvre de la justice est brisée. Les adjudicataires sont dépossédés. Des complications sans nombre peuvent surgir. Le but suprême de la loi, qui est d'entourer les ventes judiciaires de toutes les garanties propres à appeler les adjudicataires, est tout à fait manqué. Le législateur a-t-il pu vouloir consacrer une théorie qui tend à détruire le résultat de tous ses efforts? On peut induire le contraire de l'art. 2215 du C. Nap., qui défend de procéder à une adjudication définitive en vertu d'un jugement qui ne serait point passé en force de chose jugée. A la vérité, cette disposition ne concerne que le jugement en vertu duquel se poursuit l'exécution; mais n'est-il pas permis d'y voir l'expression particulière d'une pensée générale? En conséquence, on a plusieurs fois décidé qu'en principe les tribunaux de première instance ne devaient pas ordonner l'exécution provisoire des jugements par lesquels ils rejetaient des moyens de nullité contre la procédure de saisie (1).

Telles sont les théories très-diverses qui partagent la jurisprudence quant à l'application de l'art. 135 à la matière des saisies. La première est plus rigoureusement con-

(1) Cass., 7 août 1811. (S. Dev., coll. nouv., t. 3.)—Reject, 24 nov. 1834. (Dalloz, Rep. alph., v° Vente publique d'imm., n° 1558.)

forme au texte de la loi; la seconde à son esprit. Maintenant, je me demande laquelle des deux doit prévaloir dans la procédure de saisie maritime, et j'éprouve, je l'avoue, une véritable hésitation en présence de cette question.

D'une part, l'art. 135 est bien positif; et, d'un autre côté, les périls que fait craindre l'exécution provisoire, lorsqu'il s'agit de consommer l'expropriation définitive du débiteur, sont peut-être encore plus saillants en matière de navires qu'en matière d'immeubles. Avec la rapidité de la procédure organisée par le Code de commerce, l'adjudication sera presque toujours prononcée avant que le saisi ait pu soumettre à la cour l'incident sur lequel il a succombé en première instance. L'adjudicataire sera donc en possession du bâtiment. Possession résoluble, il est vrai, comme sa propriété, mais possession très-dangereuse: car le navire peut prendre la mer, et s'il périt!... Lorsqu'il s'agit d'un immeuble, on est toujours sûr de le retrouver. A-t-on la même certitude quand la chose vendue en vertu de l'exécution provisoire est un navire?

Ces considérations m'ont paru présenter quelque intérêt. Je les livre à la réflexion. Peut-être porteraient-elles à penser que l'exécution provisoire peut conduire à des résultats tellement irréparables qu'elle répugne à cette matière.

740. Passons aux voies de recours ouvertes contre le jugement qui met fin aux incidents. J'ai peu de mots à en dire, car je n'aperçois pas qu'elles se distinguent des moyens ordinaires consacrés par le droit commun, savoir: l'opposition, si le jugement est par défaut; l'appel, s'il est contradictoire.

En ce qui touche l'opposition, on est d'autant plus à l'aise pour l'admettre, que, dans l'état actuel de la législation, il est fort douteux qu'elle soit interdite même en matière de saisie immobilière (1).

(1) M. Chauveau sur Carré, quest. 2423, t. 5, p. 746.

741. Quant à l'appel, il faut reconnaître qu'il est proscrit dans plusieurs circonstances en matière de saisie immobilière et de licitation (1). Mais, malgré l'analogie que j'ai plusieurs fois signalée entre ces procédures et celle qui nous occupe, je ne pense pas que cette dernière puisse donner accès à des restrictions de cette nature. Ce sont encore là des règles tout à fait exceptionnelles qu'on ne peut étendre sans un texte formel (2). L'appel est une faculté trop précieuse pour pouvoir être fermé par analogie. C'est *un droit sacré* (3). Le législateur seul peut y porter atteinte. Or, comme il ne l'a point fait, il faut en conclure que, dans les cas où le droit commun en permettra l'appel, tous les jugements rendus sur incidents de saisie maritime seront susceptibles d'être déférés au second degré de juridiction.

Par suite, il est également incontestable que les principes ordinaires seraient seuls applicables en ce qui concerne l'exercice du droit d'appel. Ainsi, l'abréviation des délais et les formes spéciales organisées par les articles 731 et 732 du Code de procédure en matière de saisie immobilière devraient être écartées. Ce sont encore des règles de droit étroit.

Ajoutons toutefois que le silence du Code de commerce sur ce sujet est vraiment regrettable. Il peut en résulter à chaque instant des situations très-fâcheuses. Pour ne parler que du délai de l'appel, il est certain qu'en bonne législation il eût dû être renfermé dans des limites plus étroites que celles dont parle le droit commun. A cet

(1) C. proc. civ., art. 730, 731 et 973.

(2) Suprà, n° 732.

(3) M. le baron Daunant, à la ch. des pairs, séance du 25 avril 1840.

Balde, qui ne parlait point à la tribune d'un parlement, disait de l'appel qu'il était un contre-poison : « *Contra venenum judicum data est theriaca appellationis.* » Le mot est brutal. Mais il est impossible du moins d'exprimer avec plus d'énergie le danger qu'il y aurait à toucher au droit d'appel sans un texte précis.

égard, tout est sagement combiné dans la procédure de saisie immobilière. Le jour de l'adjudication devant être fixé trente jours au moins après le jugement qui donne acte de la publication du cahier des charges (1) et l'appel des jugements antérieurs qui statuent sur les incidents devant être interjeté dans les dix jours de la signification à avoué (2), il en résulte que l'appel, s'il a été interjeté, a pu être vidé avant la vente, et que s'il ne l'a pas été, il ne peut plus l'être valablement. Dans les deux cas, l'adjudication se fait dans des conditions de sécurité convenables. Mais avec un délai d'appel de trois mois et quelquefois de quinze (3), c'est souvent le contraire qui se produira. Si, au jour fixé par l'adjudication, l'appel n'est pas interjeté, le poursuivant fera-t-il vendre? Il en est le maître assurément, puisque l'obstacle légal qui pouvait l'arrêter ne s'est point manifesté. Mais il engage sa responsabilité, et dans beaucoup de circonstances la voix de la prudence lui conseillera l'abstention. S'il passe outre, au contraire, il est incontestable que, chimérique ou fondé, le danger d'un appel ultérieur exercera son influence sur les enchères. Malheureusement, je le répète, l'interprétation doctrinale est impuissante contre ces inconvénients.

742. Je suppose maintenant l'appel interjeté, et je demande s'il oblige le poursuivant à interrompre le cours de sa procédure jusqu'à ce qu'il ait été vidé. En d'autres termes, est-il suspensif?

Je n'ai pas besoin de faire remarquer que cette question ne pourrait s'élever si l'exécution provisoire avait été ordonnée dans les cas où elle serait autorisée par la loi, si l'on admet qu'il y ait des cas où elle puisse l'être (4); car

(1) Art. 695 C. proc.
(2) Art. 731 C. proc.
(3) Cod. proc., art. 445.
(4) Suprà, n° 739.

alors le Code de procédure nous offre un texte positif dans le sens de la négative. Je ne pose donc le problème que pour l'hypothèse où le jugement frappé d'appel ne porterait point qu'il dût être exécuté provisoirement, soit parce que cette exécution provisoire ne pouvait être ordonnée, soit parce que, pouvant l'être, elle ne l'aurait pas été.

En cet état, je n'hésite pas à penser que l'appel est suspensif. Vainement objectera-t-on, comme on l'a fait souvent en matière de saisie immobilière, que la procédure qui nous occupe est soumise à des règles spéciales qui ne peuvent se plier à l'effet suspensif de l'appel; qu'ainsi les adjudications préparatoires doivent avoir lieu de huitaine en huitaine, et l'adjudication définitive à l'expiration de la troisième huitaine; que, d'ailleurs, cette théorie permettrait au saisi d'enfermer la poursuite dans une sorte de cercle vicieux en soulevant successivement une foule d'incidents qui la paralyseraient indéfiniment (1). Je réponds avec toute la doctrine et la jurisprudence la plus générale que l'art. 457 du C. de proc. qui déclare l'appel suspensif est un principe absolu qui ne peut recevoir de limitation que par une disposition formelle de la loi (2). « Hors les cas d'exé-« cution provisoire, disait-on dans notre ancienne juris-« prudence, tout ce qui est fait au préjudice de l'appel est « *un attentat* (3). » Toutes les considérations doivent se taire devant cette règle souveraine (4). C'est pourquoi l'appel, fût-il irrecevable, mal fondé ou nul pour vice de forme, n'en est pas moins suspensif (5).

743. On sait cependant que si la doctrine et la jurispru-

(1) M. Dalloz, Rép. alph., v° Vente publ. d'imm., nos 1550 et 1551, et les arrêts cités.

(2) Carré et Chauveau, quest. 2424 ter, t. 5, p. 762, ensemble les auteurs et les arrêts cités p. 763, note 2.

(3) Claude Fleury, Inst. au dr. franç., t. 2, p. 222.

(4) Dijon, 25 août 1827. (Dalloz, loc. cit., p. 860, note 3.)

(5) Dalloz, loc. cit., nos 1552 à 1557.

dence sont généralement d'accord sur ce principe, il n'en est pas de même sur les conséquences qu'il doit produire. Pour les uns, il s'agit d'une suspension absolue, interdisant la continuation de toute espèce de procédure (1). Pour les autres, au contraire, l'effet suspensif ne doit se produire qu'à l'égard de l'adjudication définitive et non quant aux délais et actes de la procédure (2). Ainsi, par exemple, on décidait, sous l'empire du Code de procédure de 1806, que le tribunal pouvait valablement procéder à l'adjudication préparatoire malgré l'appel du jugement par lequel il avait statué sur un incident de la poursuite (3).

Au point de vue de la spécialité qui m'occupe, je n'ai point à m'appesantir sur cette controverse. Je me bornerai à dire que le premier système me paraît seul compatible avec l'économie de la procédure maritime. En effet, ne perdons pas de vue que cette procédure s'accomplit avec la participation d'un juge-commissaire qui, en présence de l'incident soulevé, a dû renvoyer les parties devant qui de droit (4). Par ce renvoi, le magistrat se trouve dessaisi de la poursuite, jusqu'à ce qu'une décision de justice vienne lui permettre de prêter de nouveau son concours. Or, il est vrai que cette décision est rendue; mais un appel la tient en suspens. Donc, le juge n'est pas légalement ressaisi; ses pouvoirs ne lui sont pas rendus. Et comme la procédure interrompue ne peut recommencer utilement sans une ordonnance par laquelle il fixe à nouveau les jours où les enchères seront reçues, il en résulte nécessairement que toute espèce de diligence est impossible avant l'arrêt sur l'incident.

744. Tous les détails qui précèdent nous ont fait voir que

(1) Carré et Chauveau, loc. cit.
(2) M. Dalloz, loc. cit., nº 1560.
(3) Bourges, 16 déc. 1815. (Dalloz, loc. cit., p. 863, note 3.)
(4) Suprà, nºs 733 et suiv.

la procédure nécessaire pour arriver à l'adjudication pouvait se trouver interrompue pendant un temps plus ou moins long. De là, une question qui se pose tout naturellement : Lorsqu'une interruption de ce genre se produit, faut-il recommencer toute la procédure relative à la publicité et procéder de nouveau à trois adjudications successives?

Pour l'affirmative, on pourrait invoquer la rigueur des textes. Ils prescrivent, en effet, trois adjudications de huitaine en huitaine; or, il est certain que cette condition n'est point remplie lorsque la procédure s'est trouvée un moment suspendue. Il y aura bien trois adjudications, mais elles n'auront pas eu lieu de huitaine en huitaine.

Je crois pourtant que ce système n'est point celui de la loi. En prescrivant le délai des trois adjudications, elle a statué en vue d'une poursuite qui ne rencontrerait point d'obstacles ou de retards. Mais, lorsque ces incidents s'élèvent, il faut bien en tenir compte et se départir un peu de la rigueur ordinaire. Autrement, l'on comprend que la vente forcée des navires se trouverait livrée à la merci du moindre incident. Comme une toile célèbre, ce serait une œuvre qui ne finirait jamais. Au surplus, un instant de réflexion montre que cette solution est la vraie.

Deux hypothèses peuvent se présenter : ou bien les incidents soulevés sont repoussés par la justice, ou bien ils sont accueillis favorablement.

Dans le premier cas, concevrait-on que le poursuivant fût obligé de recommencer une procédure qu'il a défendue victorieusement contre les chicanes de son débiteur? A quoi lui servirait donc d'avoir triomphé, s'il lui fallait néanmoins recommencer?

Dans le second cas, la position du saisissant est, je l'avoue, moins favorable. Il est jugé qu'à dater d'un certain moment il a procédé irrégulièrement. C'est à cette irrégularité qui vient de lui, qu'il faut imputer, et l'incident

soulevé et la suspension de procédure qui en a été la suite. Tout cela est vrai. Mais remarquons qu'il ne s'agit pas de laisser impunie l'irrégularité reprochable au poursuivant. Elle est frappée, au contraire, par la décision de la justice qui annule ce qui est irrégulier. Seulement, la question est de savoir si, comme conséquence de cette décision, la procédure antérieure qui est conforme à la loi devra également tomber. Or, sur ce point, le poursuivant me paraît protégé par le principe général que les actes nuls doivent seuls être frappés (1).

C'est pourquoi je pense que, dans aucun cas, la suspension de la procédure après le commencement des formalités de publicité ne peut obliger le poursuivant à tout recommencer. Si les moyens de nullité présentés par le saisi sont rejetés, la poursuite sera continuée à partir du dernier acte fait; s'ils sont admis, elle pourra être reprise à partir du dernier acte valable; et, dans les deux cas, les délais pour accomplir les actes suivants courront à dater du jugement ou arrêt qui aura définitivement prononcé sur l'incident (2).

745. Voilà ce que j'avais à dire sur les divers articles que j'ai groupés en tête de ce commentaire. Il me reste cependant à montrer, pour en compléter l'explication, que les formalités qu'ils organisent ne sont pas exclusivement réservées aux navires frappés de saisie, mais qu'elles sont également applicables à toutes les ventes publiques de bâtiments de mer ordonnées par la justice ou par la loi. Mais sur ce point, de très-courtes observations me suffiront.

On connaît les ventes auxquelles je fais allusion ici. J'ai déjà eu l'occasion de les énumérer en commentant

(1) M. Chauveau sur Carré, quest. 2422 quater, t. 5, p. 725.

(2) C. proc. civ., art. 728.

l'art. 193 (1). Ce sont celles qui ont pour objet les navires dépendant d'une succession bénéficiaire ou d'une succession vacante; les navires appartenant à des incapables; ceux qui dépendent d'une faillite, lorsque le juge-commissaire décide qu'elle aura lieu aux enchères publiques; et enfin, ceux dont la licitation est prononcée par justice sur la demande de la majorité des propriétaires. Or, je dis que, dans toutes ces circonstances, il faut procéder à la vente en suivant les formes qui viennent d'être indiquées pour les navires vendus sur saisie. Cela résulte avec évidence, selon moi, de l'esprit des textes relatifs aux situations diverses dont je m'occupe.

En effet, que portent ces textes? Ils portent que les meubles placés dans les conditions où je suppose le navire seront vendus dans les formes prescrites au titre des saisies-exécutions, ou aux enchères publiques selon la forme accoutumée (2), c'est à dire, en d'autres termes, que la loi qui n'avait en vue que des meubles ordinaires a cru devoir s'en référer aux formalités qu'elle avait édictées pour la vente des meubles ordinaires saisis. Mais on comprend que, s'agissant de navires, cette relation ne saurait être prise à la lettre. Si la loi a organisé des formes spéciales pour la vente des navires saisis, c'est évidemment parce qu'elle a pensé que c'était la seule manière d'en obtenir le prix le plus élevé. Par conséquent, on ne pourrait comprendre qu'après avoir trouvé les formes de la saisie-exécution insuffisantes en cas de saisie, elle ait entendu les appliquer

(1) Suprà, nº 361.

(2) Voyez à ce sujet les textes suivants, savoir:

Pour les meubles dépendant d'une succession bénéficiaire, art. 805 C. Nap. et 945 et 986 C. proc. civ.

Pour ceux d'une succession vacante, art. 945 et 1000 C. proc. civ.

Pour ceux des incapables, art. 452 C. Nap. et 945 C. proc.

Pour ceux d'une faillite, art. 486 C. de com.

Pour ceux dont la licitation est ordonnée entre majeurs, art. 945 C. proc. civ.

lorsque la vente est ordonnée par la justice. Il faut donc interpréter sa disposition dans le sens large qu'elle comporte, et dire que les navires dont la vente est ordonnée en justice doivent être vendus selon les formes prescrites pour la vente des bâtiments de mer saisis, comme la vente des meubles ordinaires doit être faite selon les formes prescrites au titre des saisies-exécutions (1). C'est ce qu'a décidé, avec beaucoup de raison selon moi, le tribunal civil du Havre par jugement du 14 juillet 1858 (2). Telle était aussi la pratique suivie dans l'ancienne jurisprudence (3).

ARTICLE 207.

Si la saisie porte sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous, l'adjudication sera faite à l'audience, après la publication sur le quai pendant trois jours consécutifs, avec affiche au mât ou, à défaut, en autre lieu apparent du bâtiment, et à la porte du tribunal.

Il sera observé un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente.

SOMMAIRE.

746. Transition. — Objet de l'article : Hypothèse d'une saisie portant sur les barques et chaloupes de dix tonneaux et au-dessous. — Système de la loi.

747. Mais, pour que ces formalités soient applicables, il faut que les barques et chaloupes constituent des bâtiments de mer.

748. Points de contact avec la procédure déjà indiquée. — Nomination d'un juge pour recevoir les enchères.

(1) MM. Pardessus, t. 3, nº 616.— Goujet et Merger, vº Navire, nºs 83 et suiv.— Dalloz, Rép. alph., vº Vente pub. de navires, nº 5.
(2) Rec. du Havre, 1858. 2. 200.
(3) Arg. de ce que dit Valin, liv. 1, tit. 14, art. 10, t. 1, p. 354.

COMMENTAIRE.

746. Avec l'article 207, nous abordons l'hypothèse, réservée sous les articles précédents, d'une saisie portant sur des barques, chaloupes et autres bâtiments du port de dix tonneaux et au-dessous. Pour ces objets d'une valeur minime, on a toujours senti la nécessité d'une procédure moins compliquée que pour les navires d'un tonnage supérieur. Cette préoccupation se manifeste dans la plus ancienne pratique maritime de la France (1), et s'était également fait jour dans l'ordonnance de la marine (2). Elle avait même, lors de la rédaction du Code de procédure, donné naissance à une combinaison qui consistait à assimiler les bâtiments de mer de dix tonneaux et au-dessous aux bâtiments de rivière et à les faire vendre de la même manière (3). Mais cette disposition avait l'inconvénient d'enlever le caractère de vente judiciaire à une expropriation qui avait néanmoins pour effet d'éteindre le droit de suite des créanciers. C'est pourquoi notre article est venu déroger, à cet égard, à l'art. 620 du Code de

(1) Cleirac, Jurid. de la marine, art. 5, nº 14.
(2) Liv. 1, tit. 14, art. 9.
(3) C. proc. civ., art. 620.

procédure civile. Il replace les bâtiments de mer de dix tonneaux sous l'empire d'une procédure qui s'harmonise parfaitement avec celle que nous venons d'étudier, mais dont elle est, pour ainsi dire, le diminutif. Au fond, c'est le même système; seulement, à l'exemple de l'ancienne pratique, et par une raison facile à comprendre, la loi a visé davantage à la rapidité et à l'économie. C'est ce que nous allons voir dans un instant.

747. Mais, avant tout, je crois devoir rappeler que la disposition de notre article ne s'applique pas absolument à toutes les embarcations qui portent, dans le langage usuel, les dénominations de barques ou de chaloupes. Ces expressions génériques dont il se sert sont ici limitées par l'esprit de la loi et l'ensemble de ses dispositions. Il ne concerne donc, en réalité, que les barques et chaloupes qui constituent des bâtiments de mer, c'est à dire celles qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière (1). Pour ce qui est des petits bateaux qui n'ont point cette importance, on tenterait vainement, à la faveur de la dénomination de barques et chaloupes qui leur est communément donnée, de les faire rentrer sous l'empire de notre article. Considérées en elles-mêmes, ces faibles embarcations ne sont pas plus des bâtiments de mer que des bâtiments de rivière. Leur véritable destination est de servir à des bâtiments plus considérables dont ils sont les accessoires, et à ce titre elles se trouvent soumises aux formalités propres à ces navires. Mais lorsqu'on les envisage isolément, il serait impossible de dire à quelle catégorie elles appartiennent. Il serait impossible surtout de les considérer comme bâtiments de mer, puisque leur exiguité les rend absolument impropres à une navigation maritime. C'est pourquoi nous avons vu qu'elles n'étaient

(1) Suprà, t. 1, n° 10.

point soumises au droit de suite des créanciers (1), et par conséquent la procédure organisée en vue d'éteindre ce droit ne leur est point applicable. Elles restent donc, ainsi que je l'ai déjà dit (2), sous l'empire des dispositions générales formulées dans l'art. 620 du Code de procédure.

748. Revenons aux formalités qui doivent être suivies pour les bâtiments de mer de dix tonneaux et au-dessous.

J'ai dit qu'elles s'harmonisaient parfaitement avec celles qui concernent les bâtiments plus considérables. Cela est si vrai qu'à certains égards elles sont exactement les mêmes. Ainsi, quel que soit le tonnage du navire, il y a toujours nécessité de faire ordonner par jugement, conformément à l'art. 201, qu'il sera procédé à la vente, et de faire commettre un juge pour recevoir les enchères. A la vérité, notre article, en disant que l'adjudication sera faite *à l'audience*, semblerait indiquer qu'elle doit avoir lieu devant le tribunal entier. C'est ainsi que l'interprète M. Chauveau (3). Mais je doute que ce point de vue soit exact.

D'abord, comme le remarque M. Chauveau lui-même, on ne comprendrait pas la raison qui aurait porté le législateur à entourer la vente des petits navires d'une solennité plus grande que celle des bâtiments d'un tonnage supérieur. Ce serait une véritable anomalie. Mais, d'un autre côté, je crois que les mots *à l'audience* dont on argumente n'ont pas ici le sens qu'on leur prête. Ils me paraissent indiquer simplement que l'adjudication sera faite dans le prétoire de la justice, dans le lieu des audiences, par dérogation à l'art. 620 du C. de proc., qui ordonnait la vente des bâtiments de mer de dix tonneaux et au-dessous sur les quais.

(1) Suprà, t. 1, nº 48.
(2) Suprà, nº 617.
(3) Journal des Avoués, 1848, p. 258.

749. Comme conséquence de l'intervention d'un juge-commissaire dans la procédure, on voit apparaître de nouveaux points de contact entre la poursuite dont s'occupent les articles précédents et celle que prévoit l'art. 207 : c'est d'abord que le jour de l'adjudication doit être fixé par le juge, comme pour les navires d'un tonnage plus fort, et que les formalités de publicité dont nous allons parler ne peuvent commencer qu'après cette fixation (1).

750. En second lieu, quelque grande que doive être la simplification des formes lorsqu'il s'agit des navires de dix tonneaux, il n'en faut pas moins, dans cette hypothèse comme dans celle des articles précédents, dresser un cahier des charges, le déposer au greffe et sommer le saisi d'en prendre communication. Nous savons, en effet, que ce document est le seul dans lequel puissent être insérées les conditions d'une vente faite par le ministère du juge (2). Or, comme on ne peut vendre sans dire à quelles conditions on vend, il en résulte que, dans tous les cas, le cahier de charges est indispensable (3).

751. On voit par là que les différences que je signalais en commençant le commentaire de cet article, entre la procédure qu'il prescrit et celle des articles précédents, portent principalement sur les formalités de la publicité et de la vente. C'est là, en effet, que nous allons les rencontrer, tout en constatant, je le répète, une analogie constante entre les deux systèmes.

Ainsi, nous retrouvons dans notre article les trois publications successives de l'article 202, mais avec cette double différence : 1° qu'elles ne sont faites qu'à un endroit, sur

(1) Suprà, nos 708 et suiv.

(2) Suprà, no 710.

(3) M. Chauveau, Journal des Avoués, 1848, p. 261. — M. Pigeau, part. 5, tit. 4, ch. 1, § 15.

le quai, au lieu de deux; 2° qu'elles sont faites à un jour seulement d'intervalle, au lieu de huit.

752. Différences analogues pour l'affiche.

D'une part, elle n'est apposée qu'à deux endroits, savoir : au mât du navire et à la porte du tribunal, au lieu de l'être à cinq places comme l'ordonne l'article 203.

D'un autre côté, elle ne l'est qu'une seule fois, au lieu de l'être après chaque publication (1). Ceci résulte non-seulement du texte, où le mot affiche est employé au singulier, mais encore de l'ancienne pratique qui avait admis cette affiche unique par une sorte de transaction entre ceux qui en voulaient trois et ceux qui n'en voulaient pas du tout (2).

753. Quant aux insertions dans les journaux, il n'en est pas question ici; elles sont complétement supprimées.

Il en est de même de la réception des enchères après chaque criée (3).

754. On s'est demandé si, dans l'hypothèse prévue par notre article, le juge pouvait ordonner, soit d'office, soit sur la demande des parties, la remise de l'adjudication définitive.

Valin, sous l'article correspondant de l'Ordonnance, n'en faisait pas de doute (4); et son opinion a été suivie par quelques commentateurs du Code de commerce (5). Seulement, ces auteurs, corrigeant l'article 206 en même temps qu'ils ajoutent à l'article 207, prétendent que ces remises ne peuvent être que d'un jour, par argument de ce que les publications se font de jour à jour.

(1) MM. Boulay-Paty, t. 1, p. 216. — Alauzet, t. 3, n° 1090.

(2) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 9, t. 1, p. 352.

(3) Valin, loc. cit.

(4) Ibid.

(5) Pardessus, t. 3, n° 612. — Sanfourche-Laporte et Boucher, p. 46. — Dageville, sur l'art. 207. — Boulay-Paty, t. 1, p. 217.

Pour moi, je me range du côté de ceux qui, dans le silence de la loi, repoussent cette faculté exorbitante et d'une utilité fort douteuse (1). Il me semble d'abord que l'esprit de l'article 207 s'oppose énergiquement à ce surcroît de dépense et de formalités. A la vérité, l'on pourrait objecter que la cour de cassation, dans ses observations sur le projet, proposait d'ajouter à notre article une disposition formelle dans le sens de la prohibition, et que cet amendement ne figure point dans la loi (2). Mais cette circonstance peut parfaitement s'expliquer par la raison que le texte résolvait déjà la question. On remarque, en effet, combien ses termes sont expressifs : « L'adjudication *sera* « *faite* après trois publications et une affiche. » Il faudrait une restriction positive, comme celle de l'article 206, pour empêcher que l'adjudication ne soit faite lorsque ces conditions ont été remplies.

755. Notre article se termine par une disposition qui ne paraît pas présenter une grande utilité. C'est celle qui ordonne d'observer un délai de huit jours francs entre la signification de la saisie et la vente. En effet, le délai de comparution sur la citation délivrée au saisi, en vertu de l'art. 201, étant lui-même de huit jours francs (3), il est évident que, dans aucun cas, la vente n'aurait pu avoir lieu dans un temps plus bref. Mais cette disposition, exprimée pour la première fois dans le projet primitif, était vraisemblablement fondée sur ce que, dans le premier système, les tribunaux compétents pour connaître de la saisie étaient les tribunaux de commerce (4). Il en

(1) Suprà, n° 725.— Delaporte, sur l'art. 207.—Alauzet, t. 3, p. 44.

(2) En voici le texte : « Sans qu'aucune remise de l'adjudication puisse être accordée, sous peine, de la part du juge, d'être tenu des dommages et intérêts des parties. » Observat. des trib., t. 1, p. 13.

(3) Suprà, n° 697.

(4) Suprà, n° 694.

résultait que le délai de comparution était de trois jours au lieu de huit, de sorte qu'en y ajoutant les trois jours de publication, la vente eût pu avoir lieu au bout de six jours. C'est pourquoi l'on croyait devoir en exiger huit. Mais, je le répète, depuis qu'on a modifié le projet sur la juridiction, cette disposition est devenue sans intérêt.

756. Telles sont les formes spéciales qui doivent être suivies pour l'adjudication des bâtiments de mer de dix tonneaux et au-dessous. Cependant, ces navires peuvent aussi quelquefois être vendus autrement. Tel serait le cas où la saisie porterait à la fois sur plusieurs bâtiments dont un serait d'un tonnage supérieur. Dans cette hypothèse, il faudrait suivre pour tous la procédure applicable à ce dernier (1). *Major pars trahit ad se minorem.*

Article 208.

L'adjudication du navire fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

SOMMAIRE.

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 217. — Alauzet, t. 3, p. 44. — Pardessus, t. 3, nº 613.

COMMENTAIRE.

757. Cet article rappelle, en la proscrivant, une ancienne doctrine du vieux droit maritime, dont le souvenir fait très-bien ressortir, par le contraste, la cause et l'utilité de la disposition moderne.

Lorsque les bourgeois marchands du moyen âge commencèrent à s'associer pour faire construire et armer des navires, ils adoptèrent pour coutume d'en confier le commandement à un *combourgeois*, c'est à dire à un de leurs cointéressés. C'était à leurs yeux une sécurité plus grande: « car le maistre estant intéressé à la propriété, est d'au-« tant plus enclin à la conservation d'icelle (1). » De cette façon, les fonctions de capitaine, ou la *maîtrise*, comme on disait alors, étaient toujours réunies avec la propriété. Mais peu à peu, soit que les combourgeois qui en avaient l'exercice en aient fait trafic, soit autrement, la maîtrise finit par se détacher de la propriété et par constituer, au profit de celui qui en était investi, une sorte de servitude ou charge réelle sur le navire : *Quell' jus*, disait Targa, *è una specie di servitù, o carico* (2). Par suite, la maîtrise ne se trouvait pas toujours comprise dans la saisie du bâtiment. Elle ne devait l'être, selon le témoignage de Cleirac, que si la dette pour laquelle l'exécution était pratiquée procédait du fait du maître (3). Dans le cas contraire, elle restait en dehors de la saisie et par conséquent de la vente; ou bien si elle s'y trouvait mal à propos enveloppée, le maître était fondé à en demander la distrac-

(1) Cleirac, sur le 1er jug. d'Oléron, no 3, Us et cout. de la mer, p. 9.

(2) Ponderazioni maritt., ch. 89.

(3) Jurid. de la marine, art. 5, no 13.

tion, et malgré le changement du propriétaire, elle demeurait intacte en ses mains (1).

Cependant, en même temps que se produisait ce changement, on acquérait aussi des notions plus exactes sur le caractère légal des fonctions du capitaine. On comprit qu'il ne s'agissait point là d'un droit inhérent au navire, mais d'un simple mandat donné par le propriétaire du bâtiment; et l'on en dut conclure que ce mandat, n'ayant de soutien que la volonté du propriétaire, devait nécessairement tomber lorsque cette volonté avait perdu le droit de s'exercer sur le navire. C'est pourquoi l'ordonnance de la marine, qui rompait avec l'ancien état de choses, disait en termes exprès :

« La maîtrise du vaisseau ne pourra être saisie ni ven-
« due, ni aucune opposition à fin de distraction ou de
« charge, être reçue pour raison de ce; et pourront les
« adjudicataires en disposer, sauf au maître à se pour-
« voir pour son dédommagement, si aucun lui est dû,
« contre ceux qui l'auront préposé (2). »

758. C'est exactement la même pensée qu'a voulu exprimer le législateur dans notre article. N'ayant plus à prévoir et à proscrire les formes multiples sous lesquelles une pratique contraire s'était longtemps produite et pourrait tenter de se perpétuer, il a pu employer une rédaction plus brève et plus tranchante; mais au fond il n'a pas entendu dire autre chose. C'est la même disposition sous une autre formule.

J'insiste à dessein sur cette identité des deux législations quant au sens; car, si l'on n'y prenait garde, la différence des textes pourrait conduire à des innovations que le législateur n'a pas eu l'intention de consacrer. En voici un exemple.

(1) Valin, liv. 1er, tit. 14, art. 13, t. 1er, p. 358.
(2) Liv. 1er, tit. 14, art. 13.

Un armateur prend l'engagement écrit vis à vis de son capitaine de le conserver pendant cinq ans, et pour le cas où il le congédierait sans cause légitime avant ce terme, il s'oblige à lui payer un dédit de 6,000 fr. Au bout d'un an, le navire est saisi et vendu, mais le capitaine reste au service de l'adjudicataire. Néanmoins, l'exécution de la clause pénale peut-elle être demandée ?

S'emparant du texte de notre article, le capitaine dira : L'adjudication fait cesser les fonctions du capitaine. L'adjudicataire n'a pas besoin de le congédier; c'est l'adjudication qui le congédie. Ses fonctions cessent de plein droit. En un mot, après l'adjudication, il n'y a plus de capitaine. Peu importe donc, pour ce qui me concerne, que je me trouve maintenu dans mon commandement. C'est par l'effet d'un nouveau contrat formé avec une autre personne. Quant à celui qui nous liait, il est rompu par votre faute; donc vous devez le dédit.

Mais, à cette argumentation, basée sur la rigueur du texte, l'armateur opposera l'esprit de la loi. L'art. 208, dira-t-il, a été fait dans l'intérêt de l'adjudicataire, et non dans un autre. En disant que les fonctions du capitaine cessent par l'adjudication, il ne veut pas exprimer qu'elles cessent de plein droit et absolument, mais seulement que l'adjudicataire est maître de les faire cesser. C'est ce qui est très-nettement révélé par sa conformité avec l'ancienne doctrine. Sous l'empire de l'Ordonnance, la question n'eût pu se produire, car elle était résolue par le texte. L'effet de l'adjudication était, non de faire cesser absolument et de plein droit les fonctions du capitaine, mais de permettre à l'adjudicataire de les faire cesser. L'Ordonnance le portait en toutes lettres : « Et pourront les adjudicataires disposer de la maîtrise... » C'était donc seulement pour le seul cas où ils usaient de cette faculté que le capitaine était réservé à se pourvoir. Mais, s'ils n'en usaient pas, il n'y avait lieu à aucun dédommagement, car la condition de la

réserve ne se réalisait pas. L'ancien mandat n'était pas brisé. Il continuait à la faveur de l'adhésion que lui donnait l'adjudicataire.

Eh bien! c'est là précisément ce que la loi nouvelle a entendu maintenir. Rien n'indique qu'on ait voulu innover. Le texte est plus énergique peut-être, mais c'est le même esprit. Tout cela est fait dans l'intérêt exclusif de l'adjudicataire. C'est pour lui, et à son profit, qu'on a dit : « Les fonctions du capitaine cessent. » Mais s'il consent à renoncer à ce droit, il en est le maître; et le capitaine, qui reste capitaine, qui n'éprouve aucun préjudice, ne peut se prévaloir d'une expression équivoque pour obtenir un dédommagement qui ne lui est point dû.

Voilà sous quels rapports il me paraissait utile de faire ressortir la similitude de doctrine qui, sous des textes différents, rattache la disposition du Code à celle de l'Ordonnance.

759. Ajoutons au surplus que notre article ne peut trouver son application qu'autant que la saisie et la vente portent sur le navire entier; car il en serait autrement si la saisie n'en avait atteint qu'une portion. C'est ce que dit le texte : « L'adjudication *du navire;* » et ici le mot navire doit être entendu à la lettre, c'est à dire comme indiquant tout le bâtiment.

On en comprend le motif. Lorsque le navire a plusieurs copropriétaires, le capitaine est le mandataire de tous. Il ne peut être révoqué que par leur volonté commune, ou du moins par celle de la majorité. Dès lors, l'élimination d'un seul ou même de plusieurs ne peut faire cesser le mandat, car elle ne peut produire plus d'effet que leur volonté même.

Peu importerait d'ailleurs que la part du propriétaire saisi excédât la moitié du navire, ce qui aux termes de l'art. 220 lui donnerait la prépondérance dans les délibé-

rations. L'adjudicataire de cette part pourrait, il est vrai, proposer à ses cointéressés le congédiement du capitaine, et, par sa seule voix, les forcer à le subir; mais ce serait alors la délibération et le congé qui feraient cesser les fonctions du capitaine, et non l'adjudication. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que l'adjudicataire d'une partie seulement d'un navire s'introduit dans une communauté dont il doit respecter la situation. A l'égard des participes, l'adjudication ne peut lui conférer plus de droits que n'en avait le saisi lui-même.

760. Cette restriction nécessaire apportée à l'application de notre article fait très-bien apercevoir l'erreur commise par M. Boulay-Paty, lorsqu'il enseigne que le capitaine congédié par l'adjudication peut au moins, quand il est copropriétaire du navire, demander l'exécution de l'art. 219 du C. de com., qui lui donne la faculté de renoncer à la propriété et d'exiger le remboursement du capital qui la représente (1).

Un mot suffit, en effet, pour montrer que jamais l'art. 208 ne peut entraîner l'application de l'art. 219. De deux choses l'une : ou le navire entier a été vendu, y compris la part du capitaine, et alors il n'a pas à renoncer à sa part de propriété; ou l'adjudication n'a porté que sur une fraction du bâtiment autre que celle du capitaine, et alors ce dernier n'est point congédié par la vente. Il conserve vis à vis du nouveau propriétaire la position qu'il avait à l'égard de l'ancien. Donc il ne peut user de la faculté que l'art. 219 ne lui accorde qu'en cas de congédiement. Il en usera plus tard, si les circonstances lui en donnent l'occasion; mais on voit que l'application seule de l'art. 208 ne la fait point naître.

761. Voilà pour la première disposition de notre article. Il en contient une seconde qui, quoique très-claire, a ce-

(1) T. 1, p. 221.

pendant donné lieu à de singulières interprétations : c'est celle qui réserve le capitaine à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit.

On sait que, d'après l'art. 218 du C. de com., le propriétaire a le droit absolu de congédier son capitaine, même sans raison, sans cause, par pur caprice, et qu'il n'est tenu vis à vis de lui à aucune indemnité, à moins qu'elle n'ait été convenue par écrit. Or, cette disposition est-elle en contradiction avec celle qui nous occupe actuellement? Je ne le pense pas. Elles me paraissent au contraire se concilier parfaitement.

En effet, que dit notre article? Il porte : « Sauf au capi-« taine à se pourvoir en dédommagement contre qui de « droit. » Est-ce là un droit nouveau donné au capitaine? Nullement. C'est une simple réserve; c'est la conservation des droits qu'il peut avoir. En d'autres termes, on lui maintient la faculté de réclamer un dédommagement, s'il est dans le cas où le capitaine congédié peut en exiger un, et pour parler comme l'Ordonnance, « si aucun lui est dû (1). »

Maintenant, où trouverons-nous s'il lui est dû quelque chose? C'est évidemment dans l'art. 218 qui a pour objet de régler le droit à l'indemnité en cas de congédiement. Voilà le fondement du droit, et il n'y en a pas d'autre. Dès lors, si la convention écrite dont parle cet article est intervenue entre les parties, le capitaine congédié par l'adjudication pourra utiliser la réserve déposée en sa faveur dans l'article 208. Que si, au contraire, aucune indemnité n'a été convenue par écrit pour le cas de congédiement, le capitaine n'aura pas plus de recours à exercer lorsqu'il est congédié par l'adjudication, que lorsqu'il l'est par le propriétaire en personne (2).

(1) Suprà, nº 757.

(2) Pardessus, t. 3, nº 627. — Alauzet, t. 3, p. 45. — Dalloz, vº Droit maritime, nº 144.

Telle est l'interprétation qui se présente tout d'abord à l'esprit. Elle est certainement la plus naturelle. J'ajoute qu'elle est la plus légale, car il faut toujours chercher à concilier les textes plutôt qu'à les mettre en antagonisme.

762. Cependant, je le répète, ce sentiment a rencontré des contradicteurs. Quelques auteurs pensent que, dans tous les cas, le capitaine congédié par l'effet de l'adjudication a droit à un dédommagement (1). Telle est, à leurs yeux, la disposition précise et spéciale de notre article. En sorte que le saisi qui pouvait, avant la vente, donner un congé sans indemnité, doit nécessairement une réparation au capitaine, lorsque ce congé est la conséquence d'une adjudication qui le dépouille lui-même. Il sera puni de son malheur, tandis qu'il ne le serait pas de son caprice. Ceci paraît déjà fort extraordinaire. Cependant, pourquoi la loi aurait-elle ainsi établi deux règles différentes selon les causes du congé? La raison qu'on en donne est plus curieuse encore : C'est que, dans le cas de l'art. 208, ce n'est pas la volonté du propriétaire qui révoque le capitaine, c'est sa faute. A quoi je répondrai : Qu'importe que ce soit la faute ou la volonté, si la faute n'a produit d'autres effets que ceux qui étaient permis à la volonté? On n'est responsable de ce qui arrive par sa faute que lorsqu'on n'était pas le maître de le vouloir directement. D'ailleurs, dans ce système, le saisi poursuivi en dédommagement n'aura qu'un mot à dire au capitaine pour s'y soustraire : Je vous révoque. De cette manière, la volonté couvrira la faute et lui fera partager son irresponsabilité.

La doctrine de MM. Boulay-Paty et Dageville me paraît donc entachée d'une erreur palpable. On peut, je crois, attribuer l'origine de leur enseignement à cette circonstance que, sous l'Ordonnance, Emérigon et Valin soutenaient également que le capitaine congédié par l'adjudi-

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 219. — Dageville, t. 2, p. 92.

cation avait toujours droit à un dédommagement. Mais on n'a pas remarqué que, selon ces auteurs aussi, le capitaine congédié par le propriétaire sans cause légitime avait toujours droit à une indemnité (1), tandis qu'aujourd'hui on est forcé de reconnaître que l'art. 218 limite formellement ce droit au cas d'une convention écrite. Émérigon et Valin étaient logiques; les auteurs qui les ont suivis ne le sont pas.

763. Supposons maintenant que le capitaine se trouve dans une circonstance où il lui est permis de réclamer une indemnité. Contre qui la réclamera-t-il?

A cette question, nous avons vu que l'Ordonnance répondait: « Contre ceux qui l'ont préposé (2). » Notre article emploie une formule plus vague. Il dit seulement: « Contre qui de droit. » Peut-être encore faut-il voir dans cette rédaction une trace de la préoccupation qu'avait le législateur de restreindre l'art. 208 dans les termes d'une simple réserve, sans engager même indirectement une question qui devait se décider ailleurs.

Quoi qu'il en soit, lorsqu'on cherche à donner un sens précis aux termes généraux dont il s'est servi, l'examen vient confirmer l'idée exprimée par l'Ordonnance. C'est uniquement au propriétaire avec lequel il a traité que le capitaine peut adresser ses réclamations. Quant à l'adjudicataire, il est incontestable qu'il doit y rester étranger. En congédiant le capitaine, il use d'un droit qui lui appartient et auquel il n'a apporté aucune atteinte par ses engagements personnels. Il n'y a donc rien à lui demander.

764. Mais sa position serait-elle aussi favorable dans

(1) Valin, liv. 2, tit. 8, art. 4, t. 1, p. 571. — Émérigon, Assur., ch. 20, sect. 7, t. 2, p. 369. — Infrà, p. 533, note 1.
(2) Suprà, n° 757.

toutes les hypothèses où une adjudication peut transférer la propriété du navire ?

M. Pardessus ne le pense pas. Cet auteur distingue à cet égard entre les adjudications sur saisie et les autres ventes en justice. Dans le premier cas, il admet parfaitement la pleine liberté et l'irresponsabilité absolue de l'adjudicataire ; mais, dans le second, il lui impose dans une certaine mesure le fardeau de la convention intervenue entre l'ancien propriétaire et le capitaine. L'adjudicataire aura bien le droit de congédier le capitaine, car c'est une faculté inaliénable ; mais il ne le pourra faire qu'en payant l'indemnité qui lui a été promise, sauf recours contre l'ancien propriétaire qui n'aurait point mis cette indemnité à sa charge. « Il est facile, ajoute M. Pardessus, d'apprécier la raison de cette distinction (1). »

Pour moi, j'avouerai sans détour que c'est précisément là ce qui ne me paraît pas facile. Je me demande comment il sera possible d'imposer à l'adjudicataire l'exécution, même provisoire, d'une clause pénale qu'il n'a point signée. Dira-t-on que l'indemnité promise au capitaine est une charge du navire ? Ce serait une erreur évidente. L'indemnité, qui n'est ici qu'une restriction conventionnelle au droit de congédiement, n'est qu'une obligation purement personnelle. En tout cas, si c'était un droit réel, il serait éteint par la vente en justice. Dira-t-on que cette vente étant étrangère au capitaine ne peut lui préjudicier? Nouvelle erreur. L'adjudication transmet la propriété, c'est à dire un droit réel qui peut être invoqué *erga omnes*. D'ailleurs, l'adjudicataire pourrait dire avec bien plus de raison encore que la convention passée avec le capitaine lui est étrangère et qu'il n'a point à s'en préoccuper. Essaiera-t-on enfin de constituer au capitaine une sorte de droit de rétention s'exerçant sur le navire jusqu'à ce qu'on lui ait

(1) T. 3, n° 627.

payé l'indemnité promise si on lui enlevait le commandement? Je répondrais que le capitaine avait la détention du navire comme mandataire et non comme gagiste, et qu'il n'a point le droit de le retenir pour se payer d'une créance qui d'ailleurs ne lui est point due par le bâtiment.

Je m'arrête dans cette recherche de ce qu'on peut dire pour justifier la distinction de M. Pardessus. Encore une fois, si elle a pour elle une raison solide, je ne la vois pas. Mais il faut que cette raison soit bien forte pour lutter contre des principes aussi évidents que ceux-ci : En fait de navires, la maîtrise est un des éléments essentiels du droit de propriété; elle fait partie du *jus utendi*. Par conséquent, lorsque j'acquiers un navire, j'acquiers aussi la maîtrise. Si je rencontre un tiers qui l'exerce, je ne suis point obligé de respecter sa situation. Je le maintiens ou je le change, selon mon gré. J'en puise la faculté dans mon droit de propriété qui est général et absolu. Vous m'objectez que mon vendeur s'est engagé à ne vous révoquer que moyennant indemnité? Adressez-vous alors à mon vendeur. C'est une obligation personnelle dont il ne m'a pas chargé; je n'ai à répondre qu'aux charges réelles. Est-ce que le régisseur d'un immeuble, envers qui un tel engagement aurait été pris, pourrait en demander l'exécution à l'acquéreur de cet immeuble?

765. Dans le cas où le capitaine sera fondé à réclamer un dédommagement, l'indemnité qu'il obtiendra lui sera-t-elle garantie par le privilége du nº 6 de l'art. 191?

Emérigon, dans l'ancien droit, semblait n'en faire aucun doute. « Un capitaine, dit-il, qui devait faire la caravane « pour deux ans, au salaire de 80 livres par mois, fut con- « gédié sans juste cause (1) avant le départ du navire. « Sentence du 28 novembre 1752, rendue par notre ami-

(1) Cela ne suffirait pas aujourd'hui, mais nous avons déjà vu que tel était le système d'Emérigon. Suprà, nº 762.

« rauté, qui condamna les propriétaires à lui payer
« 620 livres, pour le tiers de ses salaires, suivant les ar-
« ticles 10 et 21, *tit. de l'engagement des matelots.* S'il eût
« été quirataire, on aurait de plus ordonné qu'il fût rem-
« boursé de la valeur de ses quirats; *et si le navire eût été*
« *saisi, le privilége, pour le dédommagement à lui adjugé,*
« *lui aurait été accordé sur le corps du vaisseau même* (1). »

Cette solution peut se soutenir dans l'espèce prévue par Emérigon. Mais je crois qu'il serait inexact d'en induire, comme le fait M. Boulay-Paty (2), que, dans tous les cas, le capitaine aura droit à un privilége. N'oublions pas, en effet, que ce privilége n'est dû que pour les gages et loyers dus à raison du dernier voyage. Or, s'il est possible, dans certaines circonstances, de considérer fictivement l'indemnité payée pour rupture de voyage, comme ayant le caractère des gages et loyers relatifs au voyage accompli (3), il faut prendre garde aussi d'exagérer la fiction. Ainsi, je comprends qu'un capitaine engagé pour un voyage et congédié dans des conditions qui donnent ouverture à indemnité, ait la pensée de faire considérer comme accompli le voyage rompu par le fait de l'armateur. C'est un peu ce qui se présentait dans le cas cité par Emérigon, puisque la caravane est une suite d'excursions dont l'ensemble ne forme vraiment qu'un voyage. Mais supposons que le capitaine soit engagé pour dix ans, par exemple, et qu'il soit congédié avec indemnité, pourra-t-on dire que cette indemnité représente les loyers et salaires d'un seul voyage? Non certes. Il est évident, au contraire, qu'elle en repré-

(1) Assur., ch. 20, sect. 7, t. 2, p. 369. — Quelques lignes plus haut, Emérigon avait déjà fait suivre l'article de l'Ordonnance correspondant à notre article 208, de ces mots : « Sauf le privilége « sur le corps du navire, pour le dédommagement qui lui est « accordé. »

(2) T. 1, p. 220.

(3) Supra, t. 1, nº 103.

sente plusieurs. Or, c'est excéder les bornes du privilége que de l'appliquer aux salaires de plusieurs voyages.

L'opinion d'Émérigon ne me paraît donc pouvoir être admise que si l'indemnité payée au capitaine a pour cause la rupture d'un voyage unique et déterminé. Si, au contraire, elle représente plusieurs voyages; si, en un mot, elle a pour cause la rupture du mandat dont la durée était convenue entre l'armateur et le capitaine, plutôt que la rupture d'un voyage, il me semblerait peu légal de la considérer comme privilégiée.

Article 209.

Les adjudicataires des navires de tout tonnage seront tenus de payer le prix de leur adjudication dans le délai de vingt-quatre heures, ou de le consigner, sans frais, au greffe du tribunal de commerce, à peine d'y être contraints par corps.

A défaut de payement ou de consignation, le bâtiment sera remis en vente, et adjugé trois jours après une nouvelle publication et affiche unique, à la folle enchère des adjudicataires qui seront également contraints par corps pour le payement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais.

SOMMAIRE.

766. Objet de l'article. — Payement du prix de l'adjudication.

767. Deux modes de libération : 1° Payement au poursuivant. — Inconvénients.

768. 2° Consignation entre les mains du greffier du tribunal de commerce. — Pourquoi.

769. L'ordonnance du 3 juillet 1816 n'a point dérogé à cette disposition. — Conciliation.

COMMENTAIRE.

766. L'article précédent nous a fait connaître un des droits que la vente conférait à l'adjudicataire; celui-ci va nous entretenir de la plus importante de ses obligations, qui est de payer son prix. Au reste, il ne saurait nous occuper longtemps, car il ne soulève aucune difficulté vraiment sérieuse.

Les navires étant des objets dont la valeur est excessivement variable et dont l'usage peut entraîner des risques préjudiciables, on comprend l'intérêt que présente pour les créanciers la prompte libération de l'acquéreur. C'est pourquoi la loi exige que, dans le délai de vingt-quatre heures après l'adjudication, l'acquéreur d'un navire de tout tonnage, c'est à dire d'un tonnage supérieur ou inférieur à dix tonneaux, paye son prix d'acquisition.

767. Ce payement peut se faire de deux manières, dont le choix est laissé à son appréciation.

La première consiste dans le versement du prix aux mains du poursuivant; la seconde, dans la consignation de la somme au greffe du tribunal de commerce.

Ajoutons cependant que le premier mode de libération indiqué par notre article offre des dangers réels dont l'acquéreur fera sagement de ne pas assumer la responsabilité.

En effet, les créanciers ayant trois jours pour former valablement leurs oppositions, il pourrait se faire que leur droit ne fût connu qu'après le payement du prix, et l'adjudicataire se trouverait avoir mal payé à leur égard; de sorte qu'il serait obligé de payer une seconde fois, si le poursuivant, devenu insolvable, ne pouvait restituer ce qu'il aurait indûment reçu (1). Vainement dirait-il qu'au moment du payement aucune opposition n'existait. On lui répondrait que l'opposition intervenant dans les trois jours conserve intact le droit du créancier qui l'a conduite. Dès là qu'elle se produit dans le délai légal, c'est comme si elle s'était produite à la première heure. Les conséquences sont les mêmes. L'acquéreur prudent ne s'exposera point à ces éventualités.

768. Il n'y a donc en réalité qu'un mode de libération acceptable dans la pratique : c'est la consignation au greffe du tribunal de commerce.

Pourquoi le tribunal de commerce? C'est la première fois que nous en entendons parler dans la procédure de saisie. Il a été étranger à l'instance, il doit l'être encore à la distribution. Pourquoi le faire intervenir pour le dépôt du prix?

Il est assez difficile d'expliquer cette singularité autrement que par cette raison déjà indiquée que, dans le projet de Code, c'était au tribunal de commerce qu'étaient réservées les attributions qui ont été, par la suite, reportées au tribunal civil (2). On a modifié partout la rédaction première (3), excepté dans notre article qui, sous ce rapport, est resté tel que l'avait présenté le projet (4). On trouvera peut-être qu'il résulte de là une certaine incohérence dans

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 224. — Dageville, t. 2, p. 95.

(2) Suprà, n° 694.

(3) Locré, t. 18, p. 314.

(4) Art. 163 du projet primitif.

le système de la loi ; mais comme, en définitive, la disposition de notre article est formelle et claire, il n'y a qu'à l'appliquer.

769. Il s'est élevé cependant, depuis le Code de commerce, une raison de douter au sujet du lieu où doit être déposé le prix de l'adjudication. Elle est tirée de l'ordonnance du 3 juillet 1816, dont voici le texte :

« Art. 1er. La caisse des consignations recevra seule « toutes les consignations judiciaires.

« Art. 2. Seront en conséquence versées dans ladite « caisse...

« 6° Le prix que doivent consigner, conformément à « l'art. 209 du C. de com., les adjudicataires de bâtiments « de mer vendus par autorité de justice. »

De là, deux systèmes parmi les auteurs. Les uns regardent l'ordonnance de 1816 comme ayant abrogé en cette partie l'art. 209 du C. de com. et décident que l'adjudicataire doit consigner son prix directement à la caisse des consignations (1). Les autres, au contraire, appliquent simultanément le Code et l'Ordonnance et les concilient en disant que le dépôt doit se faire aux mains du greffier, lequel est tenu à son tour de verser les fonds à la caisse des consignations (2).

Malgré le désavantage qu'elle présente de faire faire aux deniers un circuit plus long, cette dernière opinion me paraît la plus conforme aux principes. Sans doute, à la rigueur, le résultat est identique, et la discussion semble même dénuée d'intérêt. Toutefois, cette première impression ne serait pas complétement exacte. Elle n'est vraie qu'à l'égard du caractère libératoire du payement ; car, à ce point de vue, la marche suivie pour effectuer le

(1) MM. Goujet et Merger, v° Navire, n° 131. — Devilleneuve et Massé, v° Navire, n° 143.

(2) MM. Pardessus, t. 3, n° 614. — Alauzet, t. 3, p. 47.

dépôt est parfaitement indifférente. Mais il peut être utile de s'en préoccuper sous d'autres rapports. Ainsi, par exemple, nous verrons, sous l'art. 212, que dans les trois jours après celui de la vente les créanciers sont tenus de faire opposition à la délivrance du prix, et ce, à peine de déchéance de leurs droits. Or, la loi n'ayant pas dit en quelles mains devrait se faire cette opposition, il faut naturellement en conclure qu'elle est valablement conduite partout où peuvent se trouver les deniers que le créancier veut arrêter (1). Il est donc intéressant de savoir si le greffier du tribunal de commerce, constitué dépositaire unique par notre article, a complétement été dépouillé de ce rôle par l'ordonnance de 1816, ou s'il n'est pas resté au moins un dépositaire intermédiaire. La validité de l'opposition peut en dépendre.

C'est en envisageant la question au point de vue de ces conséquences, que je regarde le système de MM. Pardessus et Alauzet comme étant le plus légal et le meilleur. Il est de principe, en effet, dans notre droit public, qu'une ordonnance du pouvoir exécutif ne peut enlever aux citoyens les garanties qui leur sont assurées par une loi. Le pouvoir législatif seul a le droit d'abroger ce qu'il a précédemment édicté. Il suit de là que l'ordonnance de 1816 a pu très-valablement prescrire le dépôt du prix à la caisse des consignations, en ce sens qu'elle impose aux greffiers l'obligation de l'effectuer ; mais elle n'a pu déroger à l'article 209 du Code de commerce, en tant que cette dérogation pourrait engendrer une déchéance au préjudice des créanciers opposants. Le véritable moyen de tout concilier est donc d'exécuter successivement les deux dispositions, ou, au moins, de considérer celle de notre article comme étant encore légalement en vigueur (2). Le greffier du tri-

(1) Infrà, n° 811.
(2) Poitiers, 9 mai 1848. (Dev., 48. 2. 663.)

bunal de commerce n'est donc plus qu'un dépositaire momentané, mais c'est encore un dépositaire; et toutes les conséquences qui, dans le système du Code, se rattachaient à cette situation demeurent sans atteinte.

770. A défaut, par l'adjudicataire, de se libérer par l'un des deux moyens qui viennent d'être indiqués, notre article ouvre contre lui une double action pour l'y contraindre, savoir : l'action personnelle à laquelle il ajoute le renfort de la contrainte par corps et l'action réelle de la folle enchère.

L'action personnelle n'est rien autre chose qu'une action ordinaire en payement. Elle s'exerce, par conséquent, dans les mêmes conditions. C'est pourquoi, lorsqu'on veut la diriger, non-seulement contre les biens, mais encore contre la personne de l'adjudicataire, il est nécessaire de faire prononcer contre lui la contrainte par corps par un jugement. On sait, en effet, qu'aux termes de l'art. 2067 du C. Nap., la contrainte par corps, dans le cas même où elle est autorisée par la loi, ne peut être appliquée qu'en vertu d'un jugement. Or, notre article ne déroge point à cette disposition; il autorise seulement à prononcer la contrainte par corps dans le cas spécial qu'il prévoit. Donc, si l'on veut profiter de sa disposition, il faut appeler l'adjudicataire devant le tribunal et obtenir un jugement tendant à contrainte. On ne pourrait même se dispenser de cette procédure, par la raison que la contrainte par corps aurait été éventuellement prononcée lors de l'adjudication, pour le cas de non payement. Cette condamnation ne suffirait pas ici, comme elle suffit en matière d'immeubles (1), parce que, n'émanant que d'un seul juge, elle serait prononcée par ordonnance et non par jugement. Or, quand il s'agit de contrainte par corps, tout est de droit strict. Le tribunal compétent pour la prononcer sera évidemment le

(1) Carré et Chauveau, quest. 2432 bis, t. 5, p. 800.

tribunal civil, quoiqu'il s'agisse d'un prix de navire; car il s'agit de l'exécution de l'adjudication dont la connaissance lui est exclusivement réservée.

771. Mais occupons-nous particulièrement de l'action réelle dont l'emploi est le plus fréquent. Elle soulève plusieurs questions.

Et d'abord, à qui appartient le droit de poursuivre la revente à la folle enchère de l'adjudicataire ?

Il est incontestable qu'il appartient au poursuivant, car il a été partie dans l'instance d'adjudication et dans l'ordonnance qui la termine. D'ailleurs, c'est lui qui est chargé de conduire la poursuite à sa fin. Tout le monde est d'accord sur ce point.

La même raison me paraît militer en faveur de la partie saisie. Eût-elle fait défaut dans l'instance, il est cependant vrai de dire qu'elle y figurait. Elle y avait été appelée. Et d'ailleurs il est impossible que l'ordonnance qui consacre son expropriation puisse être considérée comme lui étant étrangère. Donc, le saisi, lui aussi, a le droit d'invoquer cette ordonnance et d'en poursuivre l'exécution par voie de folle enchère.

772. Mais en est-il de même des autres créanciers ?

Sans s'expliquer catégoriquement à cet égard, quelques auteurs paraîtraient disposés à leur dénier l'exercice direct de ce droit. Ils semblent admettre seulement que les créanciers pourraient obliger le poursuivant à l'exercer (1). Au surplus, c'est à Valin lui-même que paraît avoir été empruntée cette idée, car il disait également : « Le créancier « saisissant, non-seulement est en droit, mais encore est « dans l'obligation, *surtout si les opposants le requièrent*, « de faire procéder à la revente (2). »

Ce système, je l'avoue, me semble peu admissible. Il

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 225. — Alauzet, t. 3, p. 46.
(2) Liv. 1, tit. 14, art. 10, t. 1, p. 354.

fait au poursuivant et aux créanciers une position dépendante qui ne se concilie ni avec la liberté du poursuivant, ni avec les droits généraux que la loi accorde aux créanciers.

D'abord le poursuivant. On prétend qu'il sera tenu d'agir sur la demande des créanciers. Mais s'il ne le veut pas, quelle sanction trouvera-t-on dans la loi pour l'y contraindre? Dira-t-on que sa poursuite l'a constitué, en quelque sorte, le mandataire des autres créanciers? Il faut s'entendre à ce sujet : un créancier saisissant est un mandataire, si l'on veut, en ce sens qu'en faisant son affaire il fait celle de tous les créanciers ; mais il est mandataire libre, agissant avant tout pour lui-même et maître de n'écouter que son propre intérêt. Si donc une circonstance quelconque le portait à épargner à l'adjudicataire la poursuite de folle enchère, je ne vois pas trop sous quel prétexte on pourrait l'y contraindre.

D'un autre côté, je n'aperçois pas davantage pourquoi l'on obligerait les créanciers à se servir de son intermédiaire. A mes yeux, ils n'en ont pas besoin. En effet, je viens de dire tout à l'heure que le saisi était en droit de poursuivre l'exécution de notre article. Or, si leur débiteur a ce droit, l'article 1166 du Code Napoléon leur donne à eux-mêmes la faculté de l'exercer. Peu importe qu'ils ne figurent point dans l'ordonnance d'adjudication, puisqu'ils étaient représentés par leur débiteur. C'est pourquoi je pense que, sans emprunter la main hésitante du saisissant, ils sont fondés eux-mêmes à poursuivre la revente, du chef de la partie saisie dont le consentement ou le concours ne leur sont point nécessaires.

773. Voyons maintenant quelle sera la forme de cette poursuite.

On peut à ce sujet reprocher une lacune à notre article ; car s'il indique les formalités de la nouvelle adjudication,

il ne parle point de la procédure qui devra être employée pour arriver jusque-là. Il est cependant impossible d'admettre que la revente soit publiée et affichée sans que l'adjudicataire ait été mis en demeure d'exécuter les conditions de son contrat. C'est pourquoi l'on complète généralement cette lacune en disant que l'adjudicataire sera mis en demeure par un commandement (1). Cette addition paraît d'autant plus juste qu'en définitive la poursuite tend à une véritable expropriation. Sous une forme particulière, due aux circonstances dans lesquelles elle intervient, elle a tous les caractères d'une saisie. Aussi l'art. 735 du Code de procédure civile n'a-t-il pas manqué de consacrer la nécessité du commandement en matière de revente d'immeubles sur folle enchère.

Par application du même article, je serais porté à penser que le commandement doit être précédé du certificat du greffier du tribunal de commerce constatant que l'adjudicataire ne lui a point consigné son prix. On sait, en effet, que le commandement doit, en général, contenir la signification du titre si déjà il n'a été signifié (2). Or, ce certificat est destiné à remplacer le titre, lorsque la folle enchère se poursuit avant la délivrance du jugement d'adjudication (3).

774. Faute par l'adjudicataire d'obéir à cette mise en demeure, les formalités relatives à la revente du navire commencent. On voit par notre article qu'elles sont très-simples. Une seule publication et une seule affiche sont exigées.

Il est procédé à cette double formalité selon les règles prescrites par les articles 202, 203 et 207 ci-dessus, d'après

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 225. — Dageville, t. 2, p. 97. — Alauzet, t. 3, p. 46.

(2) Suprà, n° 632.

(3) M. Chauveau sur Carré, t. 5, quest. 2428.

le tonnage du bâtiment : c'est à dire que, s'il s'agit d'un navire de plus de dix tonneaux, la publication est faite aux lieux indiqués par l'art. 202 et l'affiche apposée aux divers endroits dont parle l'art. 203 ; et si, au contraire, le bâtiment est de dix tonneaux et au-dessous, on publie et on affiche comme il est prescrit en l'art. 207.

775. Trois jours après l'accomplissement de ces formalités, il est procédé à la nouvelle adjudication.

Il me semble superflu d'ajouter que ces trois jours sont francs, car cette condition résulte nécessairement du texte. L'adjudication ne peut avoir lieu « *trois jours après* » les formalités indiquées, qu'autant qu'on ne compte ni le jour où elles ont eu lieu ni le jour de la vente. Autrement, elle aurait lieu moins de trois jours après.

Ce délai commence à courir par l'apposition de l'affiche qui est postérieure à la publication (art. 203).

Enfin, l'adjudication a lieu au jour fixé par le juge qui avait été commis pour la vente et dont les pouvoirs se trouvent de plein droit prorogés pour recevoir les enchères sur la folle enchère.

776. Je termine sur tout ceci en rappelant que les diverses formalités dont je viens de parler doivent avoir lieu en présence de la partie saisie et du fol enchérisseur ou eux dûment appelés. En d'autres termes, il faut recommencer à leur égard la procédure que j'ai indiquée plus haut à l'égard du saisi, lorsque l'exécution se poursuivait contre lui seul. C'était l'opinion formelle de Valin, sous l'empire de l'Ordonnance (1), et le droit commun de nos jours conduit encore à l'appliquer (2).

777. Après s'être occupé des formes de la folle enchère, notre article ajoute un mot quant à ses effets. Nous y re-

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 10, t. 1, p. 354.
(2) Art. 736 C. proc. civ.

trouvons cette règle, générale en matière de folle enchère, que le fol enchérisseur est responsable de toutes les conséquences fâcheuses qui peuvent résulter de l'inaccomplissement de son engagement (1). C'est ce que notre article exprime en disant qu'il sera contraint par corps pour le payement du déficit, des dommages, des intérêts et des frais. Cette phrase, ajoutée au texte sur la proposition du tribunat (2), n'est que la consécration de la doctrine que Valin formulait en ces termes : « L'adjudicataire doit non-« seulement faire bon de ce qui manquera au prix de la « revente et des frais pour y parvenir, mais encore payer « les intérêts du prix de son adjudication (3). »

778. Une hypothèse plus favorable peut se produire : c'est celle d'une revente pour un prix supérieur à celui de la première adjudication. On s'est demandé dans quelle mesure le sort du fol enchérisseur pourrait se trouver adouci par ces circonstances heureuses.

Tout le monde est d'accord pour décider qu'il n'aurait aucun droit sur l'excédant du prix (4). Ce sont les créanciers ou le saisi qui en profiteraient (5). La raison en est que la revente opère la résolution de la première adjudication et que le fol enchérisseur est censé n'avoir jamais été propriétaire (6). Il est impossible, par conséquent, qu'il prenne part au prix d'une chose qui n'était pas la sienne.

Toutefois, on admet généralement aussi, dans cette hypothèse, que les frais faits sur la folle enchère devraient être compensés jusqu'à due concurrence avec l'excédant

(1) Junge, art. 740 C. proc. civ.

(2) Locré, t. 18, p. 373.

(3) Liv. 1, tit. 14, art. 10, t. 1, p. 354.

(4) Boulay-Paty, t. 1, p. 226. — Dageville, t. 2, p. 97. — Alauzet, t. 3, p. 47.

(5) Art. 740 C. proc. civ.

(6) M. Persil, rapp. à la ch. des pairs, t. 5 de M. Chauveau, p. 40.

de prix obtenu (1). Ce tempérament équitable était indiqué par Valin (2), qui l'empruntait alors aux règles de la folle enchère après décret d'immeubles (3). Peut-être serait-on d'abord tenté d'objecter qu'à la différence de l'Ordonnance dont la rédaction était moins précise, notre article décide d'une manière générale et sans distinction que le fol enchérisseur est tenu des frais; mais ce serait exagérer la portée du texte que de lui faire produire un effet aussi étendu. Ce qui paraît plus vrai, c'est que le Code de commerce n'a point entendu répudier la doctrine de Valin. D'ailleurs, pourquoi l'eût-il repoussée? Cette solution, en définitive, paraît tout à fait conforme aux règles ordinaires du droit. Si le fol enchérisseur est tenu de certaines prestations, ce n'est qu'à titre de dommages et intérêts. Or, il n'est dû de dommages et intérêts qu'autant qu'il y a un préjudice, et nous supposons précisément qu'il n'y en a point.

Article 210.

Les demandes en distraction seront formées et notifiées au greffe du tribunal avant l'adjudication.

Si les demandes en distraction ne sont formées qu'après l'adjudication, elles seront converties de plein droit en opposition à la délivrance des sommes provenant de la vente.

Article 211.

Le demandeur ou l'opposant aura trois jours pour fournir ses moyens.

Le défendeur aura trois jours pour contredire.

(1) Voy. les mêmes auteurs, ubi suprà.
(2) Liv. 1, tit. 14, art. 10, t. 1, p. 354.
(3) Pothier, Proc. civ., 4e part., ch. 4, § 6.

La cause sera portée à l'audience sur simple citation.

SOMMAIRE.

779. De la demande en distraction.

780. Pour quelles causes elle peut être formée.

781. L'affréteur y serait-il recevable à raison de la location du navire?

782. Par qui la demande en distraction peut être intentée.

783. Le propriétaire dont on a saisi le navire le peut-il toujours? — *Quid* lorsqu'il n'est pas inscrit sur l'acte de francisation?

784. La demande en distraction doit être formée contre deux parties : le poursuivant et le saisi.

785. Forme suivant laquelle elle doit être intentée. — Maintien du système de l'Ordonnance sous un rapport, et innovation sous un autre.

786. Suite.

787. Procédure d'instruction. — Appel à l'audience.

788. Il n'y a pas lieu à augmentation de délai à raison des distances.

789. Jugement de la demande. — Renvoi. — Observation quant à l'exécution provisoire.

790. Effets de la distraction. — Distinction : formée avant l'adjudication, elle empêche la mise en vente de la partie distraite.

791. Suite. Formée après l'adjudication, la distraction est convertie en opposition sur le prix. — Fondement de cette théorie.

792. L'adjudication dont il s'agit ici est l'adjudication définitive après toutes les remises prononcées.

793. *Quid* si la distraction était formée avant la revente sur folle enchère?

794. Au reste, le propriétaire dont la demande en distraction tardive est convertie en opposition sur le prix n'est pas pour cela assimilé aux créanciers. — Il prélève la portion du prix proportionnelle à sa part dans le navire à titre de propriétaire.

795. De même, il n'est pas déchu du droit de former sa demande après l'expiration des trois jours qui ont suivi l'adjudication. — Opinion contraire de divers auteurs. — Réfutation.

796. Suite.

797. Suite.

798. Suite.

799. Suite.

800. Le propriétaire n'encourt de déchéance que par la réception du prix de la part des créanciers.

COMMENTAIRE.

779. Nous avons déjà vu que des incidents divers pouvaient troubler le cours de la poursuite. La loi n'a point cru devoir s'en occuper spécialement; elle les a abandonnés à l'empire des règles générales. Mais il en est un que son extrême importance désignait particulièrement à son attention : c'est la demande en distraction.

Personne n'ignore qu'on appelle ainsi la revendication faite par un tiers de tout ou partie des objets saisis, sur lesquels il prétend avoir un droit qui ne permettrait pas de les comprendre dans la poursuite. Il n'est pas rare, en effet, de voir un créancier frapper de saisie, comme appartenant à son débiteur, des biens qui ne lui appartiennent point en réalité. Cette confusion se produit journellement au sujet des meubles ordinaires et même des immeubles. Elle est plus facile à expliquer encore à l'égard des navires, dont la propriété, divisée en vingt-quatre portions, peut donner accès à un nombre égal de copropriétaires. Par suite, il est clair que la victime de cette erreur doit être admise à la faire redresser. Mais aussi, comme des réclamations de cette nature pourraient n'être qu'un moyen imaginé par le débiteur pour retarder la poursuite, la loi a dû prescrire, à ce sujet, des règles fixes, également protectrices, et du créancier poursuivant, et des tiers dont la chose a été mal à propos engagée dans la saisie. Ce sont ces règles que nous donne à exposer, relativement aux navires, le commentaire des art. 210 et 211 du Code de commerce.

780. Mais, avant d'arriver à ces détails de procédure, il me paraît utile de présenter quelques observations touchant le fond du droit, et j'examinerai d'abord pour quelles causes la demande en distraction est admise à se produire.

Le fondement le plus ordinaire et aussi le plus solide de la demande en distraction est la propriété de tout ou partie

du navire saisi. Ainsi, par exemple, on a saisi sur Mœvius un bâtiment qui appartient en réalité à Sempronius ; ou bien l'on a mis sous la main de la justice un certain nombre de quirats supérieur à celui que possède le saisi. Il est incontestable que le véritable propriétaire est fondé à revendiquer ce qui lui appartient par voie de distraction. Il est possible, comme nous le verrons plus tard, qu'il voie s'élever, et même résoudre contre lui, la question de savoir si son droit peut être opposé aux tiers; mais s'il se trouve dans un des cas où cette question doive être tranchée en sa faveur, le droit qu'il prétend exercer est évidemment de ceux qui peuvent engendrer une demande en distraction.

Il en serait de même du droit d'usufruit sur le navire. L'usufruit, en effet, est un démembrement de la propriété. Il s'en détache de manière à former une chose distincte et parfaitement séparée. C'est pourquoi l'usufruitier sera fondé à le faire distraire de la saisie et à empêcher qu'il soit vendu.

On reconnaît également que la voie de la distraction serait ouverte à celui dont les agrès ou apparaux, loués ou prêtés pour le service du navire, se trouveraient compris dans la saisie (1). C'est encore le droit de propriété qui servirait ici d'argument au demandeur, à la seule différence qu'il porterait sur des accessoires au lieu d'embrasser l'objet principal.

De là cette conséquence que la réclamation du propriétaire de ces objets ne devrait point se produire dans la forme indiquée par l'article 608 du Code de procédure civile pour la revendication des objets mobiliers, mais selon celle que nos articles ont tracée pour la demande en distraction. On pourrait dire, à la vérité, que cette demande ellemême a pour but de les faire considérer comme des meubles ordinaires en les séparant du bâtiment; mais ce n'est

(1) Emérigon, Ass. ch. 6, sect. 7, § 2. — M. Alauzet, t. 3, p. 47.

encore là qu'une prétention. Tant qu'elle n'est pas jugée, les agrès et apparaux font partie du navire saisi et restent dans le domaine de la loi maritime.

781. Maintenant, que faudrait-il décider à l'égard d'un affréteur à qui le saisi aurait loué son navire pour une expédition ou un temps déterminé? Serait-il fondé à former une demande en distraction pour faire décider que son droit de jouissance sera respecté?

Il faut répondre que non. Le contrat de louage n'engendre qu'une obligation personnelle de la part de celui qui s'engage; il ne crée aucun droit réel sur la chose louée. Comme tout bailleur, le fréteur est tenu de faire jouir son affréteur, mais celui-ci n'est vraiment qu'un créancier. C'est pourquoi l'on ne saurait admettre qu'il puisse faire mettre en dehors de la saisie la jouissance temporaire qui lui a été promise. L'inexécution de cette promesse lui permettra simplement de réclamer des dommages et intérêts qui ne seraient pas même privilégiés sur le prix (1).

Vainement objecterait-on qu'en matière de vente volontaire, l'acheteur est tenu de respecter la charte partie lorsque les marchandises de l'affréteur étaient chargées au moment de la vente (2). Les situations ne sont pas les mêmes. Dans un cas, on est conduit à penser que, par un consentement tacite, l'acheteur a accepté la charge du contrat d'affrétement, et cette acceptation élève contre lui une fin de non-recevoir. Dans l'autre, au contraire, il s'agirait de donner à ce contrat des effets réels qu'il n'a point.

782. Telles sont, en général, les causes qui peuvent ordinairement donner lieu à la distraction. Occupons-nous de savoir maintenant par qui elle peut être demandée.

(1) Suprà, t. 1, n° 232.
(2) Suprà, n° 521.

Et d'abord, le saisi est-il recevable à la soulever dans le but de faire distraire de la saisie des objets appartenant à des tiers? La négative paraît certaine en ce qui concerne la saisie immobilière (1), et je crois qu'elle doit l'être aussi en matière de saisie de navires. A quel titre, en effet, prétendrait-il exercer cette revendication? Il n'a ni droit, ni même intérêt à le faire, et toute action dès lors doit lui être refusée. Une seule personne réunit dans sa main l'intérêt et le droit : c'est le propriétaire ou l'usufruitier de la chose saisie à tort. C'est donc à lui qu'appartient exclusivement la faculté de se pourvoir en distraction.

783. Mais, d'un autre côté, ce propriétaire lui-même y est-il toujours recevable?

Cette question est grave. Elle se rattache à ce que j'ai dit plus haut des conditions nécessaires pour que la vente de la totalité ou d'une partie du navire soit opposable aux tiers (2). Par suite, elle est susceptible de diverses solutions comme le problème dont elle est le corollaire.

Ainsi, pour ceux qui pensent que la mention de la vente sur l'acte de francisation n'est point nécessaire pour qu'elle produise effet à l'égard des tiers, il est incontestable que le propriétaire dont le navire ou la portion de navire a été saisie comme appartenant à un autre, aura toujours le droit de la revendiquer par le moyen de la distraction. Mais si l'on admet, au contraire, que la translation de propriété a besoin de se manifester par la mutation en douane pour être opposable à tout le monde, il n'est pas moins incontestable que la demande en distraction ne sera recevable qu'autant que le droit prétendu par le demandeur sera appuyé par l'acte de francisation. S'il en est autrement, son droit de propriété, si légitime qu'il soit, doit

(1) Amiens, 10 mai 1837. M. Chauveau sur Carré, t. 5, question 2419.

(2) Nos 508 et suiv.

rester impuissant quant à la distraction. Il est paralysé dans ses effets réels.

Ces conséquences diverses, je le répète, me paraissent l'évidence même. Aussi je m'étonne de les voir contestées par M. Bédarride. Dans un ouvrage tout récent sur la matière qui nous occupe, cet auteur, après avoir admis « qu'à « l'endroit des tiers, le seul propriétaire du navire est celui dont le nom figure sur l'acte de francisation (1), » enseigne ensuite que ceux dont le nom ne figure pas sur cet acte sont fondés à empêcher la vente de l'intérêt qui leur appartient en le faisant distraire de la saisie (2). Tel serait encore, selon M. Bédarride, le droit de celui qui aurait volontairement acquis le navire avant la saisie, mais qui n'aurait point encore opéré la mutation sur l'acte de francisation (3). La seule peine infligée à ces propriétaires négligents serait de ne pouvoir critiquer la régularité de la saisie, et d'en payer les frais si leur distraction la rendait caduque; mais, au demeurant, leur droit serait sauf, et ils pourraient toujours le faire consacrer par le moyen de la distraction (4).

Toutes ces propositions, je l'avoue, me paraissent souverainement contradictoires. Je comprends parfaitement qu'on nie en thèse la nécessité de la mutation en douane pour donner à la translation de propriété son entière efficacité. C'est une question assez sérieuse pour soulever une divergence d'opinions. Mais lorsqu'une fois on admet cette nécessité, la discussion me semble épuisée. Si celui dont le nom ne figure point dans l'acte de francisation n'est point propriétaire à l'endroit des tiers, il est clair qu'il ne peut revendiquer; et s'il ne peut revendiquer, il ne peut exercer la demande en distraction qui n'est vraiment autre

(1) Comm. du C. de comm., Du comm. maritime, t. 1, p. 199.
(2) Ibid., nº 233.
(3) Ibid., nº 235.
(4) Ibid., nº 233.

chose qu'une revendication sur saisie. La conséquence est forcée.

784. Après avoir examiné pour quelles causes et par qui la distraction pouvait être demandée, nous avons à voir maintenant contre qui et dans quelle forme elle doit l'être.

La demande en distraction me paraît devoir être dirigée contre deux parties, savoir : le créancier saisissant et le débiteur saisi.

Quant au créancier saisissant, cela ne peut faire difficulté, et il suffit de l'énoncer. Pour ce qui est du saisi, une objection pourrait être faite. On pourrait dire qu'il est représenté dans la cause par son créancier, et que dès lors il n'y a pas lieu d'agir contre lui personnellement. Cependant cette raison ne serait pas suffisante. Sans doute, en fait, la nécessité d'agir contre le saisi sera pour la cause un élément de complication qu'il serait désirable d'éviter ; mais il faut aussi que tous les droits soient sauvegardés. Or, la demande en distraction intéresse le saisi au moins autant que ses créanciers. Lui seul d'ailleurs a les titres nécessaires pour y répondre avec succès, et, à proprement parler, c'est lui qui est le véritable contradicteur du demandeur. Il est donc indispensable de l'appeler (1).

785. En ce qui concerne la forme de la distraction, l'article 210 du Code de commerce me paraît avoir confirmé, sous certains rapports, et modifié, sous d'autres, le système de l'ancienne procédure. Voici comment s'est accompli ce double travail.

On admettait généralement, dans l'ancienne jurisprudence, que l'opposition à fin de distraire se produisant dans une procédure décrétale devait être formée au greffe. Toutefois, il en était de cette règle comme de beaucoup d'au-

(1) Arg. des art. 725 et 608 C. pr. civ. Dans l'ancienne procédure, le saisi était également compris dans l'instance de distraction. Pothier, Proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 4.

tres, c'est à dire qu'elle était suivie avec plus ou moins de rigueur. Sans parler des nombreuses fantaisies que l'ancienne pratique s'était permises à cet égard, on s'était demandé, par exemple, s'il ne suffisait pas que l'opposition fût faite entre les mains du sergent faisant les criées et s'il était absolument indispensable de la réitérer au greffe. Pothier lui-même n'était pas bien sûr que cette réitération fût nécessaire (1). Par suite, et quoique l'ordonnance de la marine prescrivît la voie du greffe, on devait être porté à l'interpréter avec la même élasticité. Mais c'est à quoi Valin refusait énergiquement de se prêter.

« Pour ce qui est de la manière de former opposition, « disait-il, il est tellement essentiel de la former au « greffe, que si elle est faite entre les mains de l'huissier « ou sergent durant les criées, comme cela est licite, il y « a nécessité de la réitérer au greffe; c'est ainsi qu'on en « use en saisie réelle d'immeubles (2). »

A ce premier point de vue, il me paraît incontestable que le Code de commerce a entendu sanctionner les idées du savant commentateur. Il faut absolument que la demande en distraction soit formée au greffe.

786. Mais ce n'est pas tout. Si nous comparons maintenant le texte ancien avec celui du Code, nous voyons apparaître un mot dont la portée est grande. Tandis, en effet, que l'Ordonnance disait : « Les oppositions à fin de distraire seront *formées* au greffe avant l'adjudication, » notre loi moderne dit : « Les demandes en distraction seront *formées et notifiées* au greffe du tribunal avant l'adjudication. »

NOTIFIÉES! Pourquoi cette addition au texte si l'on avait voulu maintenir la même doctrine? Il est évident qu'il y

(1) Proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 1. — Voy. aussi Denizart, vo Opposition, nos 3 et 4.

(2) Liv. Ier, tit. 14, art. 11, t. Ier, p. 356.

a là l'indice d'une innovation. Or, voici en quoi elle me paraît consister.

Valin nous disait tout à l'heure comment se formait l'opposition à fin de distraire. Mais, ni l'Ordonnance, ni son commentateur ne nous ont indiqué comment, après sa formation, elle était portée à la connaissance de ceux qui en étaient les adversaires naturels. Cette procédure restait donc sous l'empire du droit commun. C'est à dire que le procureur de l'opposant faisait signifier l'acte de son opposition à celui du saisissant, lequel le dénonçait à son tour au saisi et au procureur ancien des opposants (1); ce qui impliquait une signification à domicile lorsqu'il n'y avait point de procureur fondé.

Eh bien! c'est cette complication de procédure qu'a voulu éviter le législateur moderne. Il veut que la demande en distraction soit non-seulement formée, mais encore notifiée au greffe, ou, pour tout dire en un mot, qu'elle soit formée par une notification au greffe. Nul besoin ensuite de signification judiciaire ou extra-judiciaire. La notification au greffe est le véritable ajournement par lequel commence l'incident de la distraction. Il ne reste plus qu'à l'instruire d'après les indications de l'art. 211.

Au surplus, rien de plus rationnel que ce système. Depuis la citation en justice prescrite par l'art. 201, la saisie est une instance en règle. Ses deux parties sont le poursuivant et le saisi. Peu importe que ce dernier ne s'y fasse pas représenter par un avoué; en droit, il n'y figure pas moins. Dans de telles circonstances, on comprend que le législateur ait considéré le greffe comme étant le siége permanent de la poursuite, et, en quelque sorte, comme un domicile élu de droit, commun à toutes les parties de la cause. C'est quelque chose d'analogue à la théorie de l'art. 422 du Code de procédure, qui considère également le greffe du tribunal de commerce comme le domicile élu

(1) Pothier, Proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 4.

du défendeur, lorsque l'instance n'est pas vidée dès la première audience. Il en résulte pour la poursuite une simplification, et pour le demandeur en distraction une facilité que la procédure ancienne ne présentait pas.

787. Après ces préliminaires, commencent les débats sur l'incident. A cet égard, la loi a déterminé une procédure très-expéditive. Elle accorde seulement trois jours au demandeur pour signifier ses moyens, et trois jours au défendeur pour y répondre. Ces délais, sans doute, peuvent se trouver augmentés par les nécessités du service, qui ne permettent pas toujours de faire venir une affaire à l'audience aussitôt qu'elle se trouve en état; mais il résulte du moins de ces dispositions, qu'après l'expiration des délais fixés, la partie la plus diligente peut poursuivre l'audience et faire statuer valablement.

L'audience est poursuivie sur simple citation, c'est à dire par acte d'avoué à avoué et non par exploit à domicile, comme pourrait le faire croire le sens usuel du mot citation. Les travaux préparatoires du Code en fournissent la preuve. En effet, le projet primitif portait : « La cause sera portée à l'audience sur un *simple acte*. » Mais la cour de cassation demanda que ces derniers mots fussent remplacés par la rédaction actuelle, parce que, dans les départements nouvellement réunis à la France par les conquêtes de la république, le mot acte n'avait pas l'acception particulière que nous lui donnons dans la pratique (1). Par conséquent, les expressions : *simple citation*, que nous rencontrons dans notre article, sont absolument synonymes de celles-ci : *simple acte* (2). Or, tout le monde sait qu'en procédure on entend par là l'acte d'avoué à avoué qui, dans la pratique, porte aussi le nom d'*avenir* (3).

(1) Observat. sur le projet de Code de com., t. 1er, p. 13.

(2) C'est même de ces mots que se servait l'Ordonnance, liv. 1er, tit. 14, art. 12.

(3) Valin, sur l'art. 12 précité, t. 1, p. 357.

788. On s'est demandé si les délais dont il vient d'être parlé étaient susceptibles d'augmentation à raison des distances.

La plupart des auteurs se prononcent pour la négative (1), et je crois que c'est avec raison. Toutefois, il convient de remarquer qu'ils ont, en général, posé la question dans des termes qui paraissent éluder ce qui pourrait être le point délicat de la difficulté.

Ils se demandent, en effet, s'il y a lieu à augmentation, lorsque le demandeur en distraction demeure hors l'arrondissement dans lequel se poursuit la vente. Or, il est évident que, dans ces termes, la réponse négative est forcée. Il faut même ajouter qu'une pareille question n'en est pas une; car jamais, dans les instances qui s'engagent, l'éloignement du demandeur n'est une cause d'augmentation de délais : ni pour lui, parce que, demandeur, il doit être prêt à comparaître; ni contre lui, parce que le défendeur n'a pas à se préoccuper du domicile de celui qui l'assigne, mais de la distance du tribunal où il est appelé.

Mais voici une hypothèse dans laquelle la question pourrait présenter un certain intérêt. Je disais, il y a un instant, que la demande en distraction devait être formée contre le saisissant et le débiteur saisi. Or, de ces deux parties, il y en a une qui se trouve toujours représentée par un avoué : c'est le saisissant; mais il n'en est pas de même du saisi qui peut être défaillant et contre lequel on a formé une demande qu'il peut avoir intérêt à venir combattre. Ne sera-t-il donc pas fondé à réclamer une augmentation de délai à raison de la distance de son domicile? Un appel en justice, dira-t-on en sa faveur, ne doit pas être un vain simulacre. Si l'on admet que le saisi doive figurer dans l'instance, il faut lui donner le temps

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 231. — Alauzet, t. 3, p. 48. — Dageville, t. 2, p. 101. — Pardessus, t. 3, p. 615.

de comparaître. Or, aux yeux de la loi, l'augmentation des délais ordinaires n'a pas d'autre but. Ce n'est pas une disposition arbitraire que celle-là; c'est, en quelque sorte, une règle de droit naturel. La loi sur les saisies immobilières, qui a aussi beaucoup visé à la rapidité, s'est cependant vue forcée de lui faire sa part; et, tout en la limitant, elle en a consacré le principe (1). Pourquoi donc en serait-il autrement dans la procédure maritime? Ne suffit-il pas qu'elle ne contienne aucune restriction à ce sujet pour que la défense demeure entourée de toutes ses franchises?

Malgré ces raisons, je persiste à penser que l'augmentation ne doit pas, même dans ce cas, être accordée.

On sait, en effet, que l'art. 1033 du C. de proc., qui prescrit cette augmentation, ne s'applique qu'aux significations faites à personne ou à domicile, et c'est ce qui fait qu'elle devait être admise en matière de distraction immobilière. Mais ici la situation n'est pas la même, puisque l'incident est soulevé par une notification au greffe (2). Le saisi est dans l'instance ou, du moins, il y devrait être, puisqu'il y a été appelé. C'est pourquoi il ne peut réclamer une augmentation de délai, qui n'aurait d'autre raison d'être que sa propre négligence.

789. Nous arrivons ainsi au jugement qui statue sur la demande en distraction. Je n'ai pas besoin de revenir, à cet égard, sur les détails que j'ai donnés à propos des incidents en général. Ce que j'ai dit quant à la compétence exclusive du tribunal pour en connaître (3), peut encore souffrir moins de difficulté ici, puisque la loi l'exprime formellement; et quant aux voies de recours contre les

(1) Art. 726 C. proc. civ.

(2) Suprà, n° 786.

(3) Suprà, n° 737.

décisions rendues, je ne puis que renvoyer à mes explications précédentes (1).

Une seule observation particulière me paraît se rattacher à l'incident de la distraction : c'est au sujet de l'exécution provisoire du jugement qui la repousse. J'ai déjà indiqué les idées auxquelles je croyais devoir me rattacher à ce sujet (2). Mais je crois devoir ajouter qu'en matière de distraction il y aurait une raison de plus pour douter que le droit de prononcer l'exécution provisoire, nonobstant appel, appartienne au juge du premier degré. Cette raison, c'est que le titre du saisissant, qui pourrait entraîner l'application de l'art. 135 du C. de proc., n'est pas opposable au demandeur en distraction. Au reste, je reconnais que cet argument lui-même est encore pleinement dans le domaine de la controverse et je me borne à le signaler en passant (3).

790. Un sujet plus grave nous appelle : je veux parler des effets de la distraction.

L'article 210 distingue, à cet égard, si la demande a été formée avant l'adjudication ou si elle ne l'a été qu'après. Dans la première hypothèse, la distraction prononcée a pour effet d'empêcher la vente de la portion du navire qui en fait l'objet. Celui qui en est reconnu propriétaire la conserve en nature, absolument comme si elle n'avait pas été saisie. Cela paraît l'évidence même.

Tout le monde pourtant n'a pas été également frappé de cette conséquence. Déjà, sous l'Ordonnance, le soin même qu'a pris Valin de l'établir, les détails qu'il y a consacrés (4), nous prouvent qu'il ne le considérait pas comme

(1) Suprà, nos 740 et 741.

(2) Suprà, nos 738 et 739.

(3) Voy. les autorités en sens divers indiquées dans le Code de proc. de M. Gilbert, art. 135, nos 26 et suiv.

(4) Liv. Ier, tit. 14, art. 11, t. 1, p. 356.

hors de toute discussion. Enfin, sous l'empire du Code de commerce, la divergence a pris un caractère plus tranché. On a soutenu nettement que, même dans le cas où la demande avait été formée avant l'adjudication, la distraction prononcée n'empêcherait point la vente de la partie distraite (1).

Mais cette opinion, appuyée sur des raisons fort obscures et qu'il serait trop long de rapporter, ne doit pas nous arrêter. Ainsi qu'on l'a fort bien remarqué (2), notre article présente à cet égard un argument sans réplique. Car, si tel était l'effet de la distraction, même lorsque la demande a précédé la vente, il était bien inutile de la convertir en opposition, lorsqu'elle ne serait produite qu'après l'adjudication. A quoi l'on peut ajouter que la décision du droit maritime sur ce point n'est que l'expression du droit commun, puisque, soit en matière de meubles (3), soit en matières d'immeubles (4), la distraction régulièrement demandée avant la vente produit le même effet.

Tenons donc pour certain que, dans cette première hypothèse, celui qui fait prononcer la distraction a le droit de s'opposer à la vente de la partie distraite. Par suite, le saisissant est autorisé à modifier la mise à prix précédemment fixée (5).

791. Lorsqu'au contraire la demande en distraction n'a été formée qu'après l'adjudication, elle est, dit la loi, convertie de plein droit en opposition sur les deniers de la vente; en d'autres termes, le navire passe libre entre les mains de l'adjudicataire. Le propriétaire dépouillé n'a aucun droit à exercer ni sur l'un ni contre l'autre. Il n'a

(1) Fournel, Observ. sur l'art. 210 C. com.
(2) Sanfourche-Laporte et Boucher, p. 52.
(3) C. proc. civ., art. 608.
(4) Ibid., art. 727.
(5) Ibid.

que le droit de prélever, sur le produit de la vente, le prix de la portion dont il s'est fait reconnaître propriétaire, et les frais qu'il a été obligé de faire (1).

Au surplus, est-ce là, comme on semble avoir pris l'habitude de le dire, une exception apportée au droit commun en faveur du commerce maritime, exception faite par l'ancien droit et maintenue par le nouveau (2)? Je ne le pense pas; et pour ma part, je serais plutôt tenté d'y voir, dans le droit moderne comme dans l'ancien, une application du droit commun lui-même.

Dans l'ancien droit, en effet, ce principe, que l'on considère comme une exception, était général, au contraire, pour toutes les espèces de biens. Même en matière d'immeubles, le décret purgeait la propriété, et la demande en distraction formée après l'adjudication était convertie en simple opposition (3).

Dans notre droit actuel, il en est autrement pour les immeubles. Lorsqu'une saisie immobilière a été faite *super non domino*, elle est radicalement nulle au respect du propriétaire légitime, et cette nullité peut être demandée même après l'adjudication (4). Cette règle a pour fondement, non pas seulement le respect du législateur pour la propriété immobilière, comme on se borne souvent à le dire, mais en réalité le principe de droit qui ne permet pas de prescrire la propriété d'une chose sans une possession réelle. Autrefois, cette possession avait lieu par le moyen de ce qu'on appelait le bail judiciaire; aujourd'hui elle n'existe plus; le tiers dont l'immeuble est saisi n'est pas dépossédé de fait. C'est pourquoi le système ancien ne ren-

(1) Infrà, n° 794.

(2) MM. Alauzet, t. 3, p. 48. — Boulay-Paty, t. 1er, p. 228. — Dageville, t. 3, p. 99.

(3) Pothier, Proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 4, in fine. — Denizart, v° Opposition, n° 24.

(4) Carré-Chauveau, quest. 2408 et 2419 bis.

contrait plus sa base nécessaire et devait être repoussé (1). Mais s'agit-il de meubles? C'est encore la règle ancienne qui est en vigueur (2), par la double raison que les meubles n'ont pas de suite, et que l'établissement du gardien opère une dépossession de fait. Or, les navires vendus sur saisie, comme l'a été celui qui nous occupe, remplissent exactement cette double condition. D'une part, il y a eu dépossession réelle par l'établissement d'un gardien; et de l'autre, le droit de suite dont ils sont grevés se trouve purgé par l'adjudication (3). Dès lors, ce qui les distingue des meubles ordinaires n'existe plus. Ils se trouvent ramenés à l'état de meubles purs. Rien de plus naturel qu'ils soient soumis aux mêmes règles.

792. On voit par là combien il est intéressant pour le propriétaire qui veut conserver sa chose en nature, de procéder par voie de distraction avant qu'elle ne soit vendue. Mais que doit-on entendre par adjudication?

C'est l'adjudication définitive, prononcée après toutes les remises qui auraient pu être accordées. Ainsi l'entendait Valin (4); et rien n'est plus logique, puisque, jusqu'à ce moment, la translation de propriété n'est pas irrévocablement consommée.

Seulement, dans ce cas spécial, je crois que l'adjudicataire ne serait pas tenu d'attendre l'issue du procès pour savoir s'il doit ou non rester acquéreur. Il serait admis à demander sa décharge immédiate. C'est le droit qu'on reconnaissait, sous le Code de procédure de 1806, à celui qui avait enchéri sur l'adjudication préparatoire, lorsqu'une demande en distraction venait à s'élever posté-

(1) M. Grenier, Exposé des motifs du C. de proc. Locre, t. 22, p. 652.

(2) Art. 608 C. proc. civ. — M. Chauveau sur Carre, quest. 2068 quater.

(3) Suprà, nos 357 et suiv.

(4) Liv. 1, tit. 14, art. 11, t. 1, p. 357.

rieurement (1). Les mêmes raisons militeraient évidemment en faveur d'un adjudicataire de navire.

793. Mais que faudrait-il décider si la demande en distraction, formée après l'adjudication définitive, l'était cependant avant l'adjudication sur folle enchère?

Exemple. Le trois-mâts *Georges* est saisi et vendu. Aucune demande en distraction ne s'est produite. Mais l'acquéreur ne payant pas son prix dans les délais de l'art. 209, le bâtiment est remis en vente à sa folle enchère; et avant l'adjudication nouvelle, un tiers forme une action en distraction pour une partie. Sera-t-il fondé à distraire de la poursuite la part dont la propriété lui appartient; ou, au contraire, sa demande sera-t-elle convertie en simple opposition sur le prix?

On peut dire eu sa faveur : La folle enchère opère la résolution de la première vente (2); or, une vente résolue est censée n'avoir jamais existé (3). Par conséquent, en droit, sa demande s'est véritablement produite avant l'adjudication.

Cependant, ces raisons ne sont que spécieuses. D'abord, il est certain que, dans l'esprit de la loi, l'adjudication dont elle parle pour l'opposer au demandeur en distraction ne peut s'entendre que de la vente directement prononcée sur la poursuite de saisie, et non de celle que peut occasionner l'inexécution des conditions de la première.

Mais ensuite, si l'on veut presser le raisonnement, on verra que l'adjudication sur folle enchère se substitue à celle qu'elle remplace avec tant de continuité, qu'il est impossible de saisir un seul moment pendant lequel la demande en distraction ne trouve pas en face d'elle une adjudication prononcée. En effet, ce n'est pas la poursuite sur folle enchère qui fait tomber la première vente; c'est

(1) C. proc. de 1806, art. 729.
(2) Carre-Chauveau, quest. 2432 quinquies.
(3) Art. 1183 C. Nap.

l'ordonnance qui la termine. Par conséquent, tant que cette ordonnance n'est pas intervenue, la précédente subsiste avec toute sa force et empêche la distraction de produire ses effets réels. Pourtant il arrive un moment où le premier procès-verbal d'adjudication disparaît; mais, à l'instant même, il est remplacé par un autre : *Uno avulso, non deficit alter*. Et cette substitution est tellement rapide, qu'elle ne laisse pas même entre les deux ventes un instant de raison. L'une ne cesse d'être que parce que l'autre existe. La même parole du juge brise et crée tout ensemble. Donc, je le répète, à quelque moment qu'il veuille élever la voix, le demandeur en distraction rencontre toujours une adjudication prononcée.

Enfin ce qui me paraît encore décisif dans le même sens, c'est que la première adjudication a fait naître des droits acquis sur lesquels on ne peut être admis à revenir. Ainsi, sans même parler des créanciers du saisi, qui peuvent, à la rigueur, perdre par l'opposition ce qu'ils avaient gagné par la non-distraction, je citerai le fol enchérisseur. Il a acquis tout le navire; il est responsable, même par corps, de la différence entre le prix qu'il a promis et celui qui sera obtenu. Il a donc un droit incontestable et incommutable à ce que l'objet de la vente ne soit diminué ni fractionné.

794. Revenons à la disposition de la loi qui convertit en opposition la distraction tardive. Faut-il entendre par là que celui qui a fait reconnaître sa propriété après l'adjudication doit être considéré comme un simple créancier et n'avoir droit qu'à un marc le franc proportionnel à la somme qui représente sa part dans le bâtiment.

Je ne saurais l'admettre. Cette théorie émise par M. Dalloz, en matière de distraction de meubles ordinaires (1),

(1) Rép. alph., v° Saisie-exécution, n° 297. — Au reste, ce système paraît abandonné dans la partie du répertoire consacrée à la saisie des navires. V° Droit marit., n° 151.

me paraît méconnaître la véritable situation du propriétaire exproprié par une saisie dirigée à tort contre sa chose. Voici, en effet, quelle est cette situation, telle que les principes du droit permettent de la préciser.

Je suis copropriétaire d'un navire. Une saisie dirigée contre mon participe l'enveloppe tout entier. Je puis élever la voix et demander la distraction de ma part. Mais supposons que je ne réclame pas avant l'adjudication. Mon silence rendra-t-il le saisi propriétaire de ce qui ne lui appartient pas? Nul n'oserait le prétendre. Pourra-t-on me considérer comme renonçant à ma chose? Pas davantage; car nul n'est censé abdiquer son droit. Il y a une chose pourtant à laquelle je suis censé renoncer : c'est à conserver ma part du bâtiment en nature. Mais c'est la seule présomption que la loi tire de mon silence. Il ne faut pas étendre son induction, déjà si rigoureuse. Ma position est donc celle-ci : d'une part, j'entends conserver mon droit; de l'autre, je consens à ce que le navire qui en est l'objet soit transformé en argent. Qu'est-ce à dire? C'est à dire que je suis un copropriétaire qui adhère à la vente de la chose commune. La justice vend tout ensemble pour le saisi et pour moi. Le poursuivant est notre représentant à tous; représentant qui s'impose au regard du saisi, volontaire en ce qui me concerne, ou du moins présumé tel, puisque je pourrais l'écarter. En cet état, il est clair qu'on ne pourra pas me réduire au rôle de créancier dans la distribution. Je suis propriétaire et rien de moins. Mon droit est celui d'un participant qui a consenti à la licitation de son navire. C'est donc à titre de propriété que je prélèverai sur le prix de l'adjudication la somme représentative de la part que j'avais dans le bâtiment (1).

795. Autre difficulté dérivant de la même disposition.

(1) C'est l'opinion généralement admise. M. Pardessus, t. 3, n° 951. — Boulay-Paty, t. 1, p. 228.

Nous allons voir, dans l'article 212, que les oppositions des créanciers sur le prix ne sont admises qu'autant qu'elles sont formées dans les trois jours après l'adjudication. De là, question de savoir s'il est indispensable que, pour valoir comme opposition, la demande en distraction soit intentée dans le même délai.

Valin, sous l'Ordonnance, soutenait l'affirmative (1), et presque tous les auteurs qui ont commenté le Code de commerce ont suivi son opinion (2). Le dernier qui ait écrit sur la matière, M. Bédarride, en montre l'extrême sévérité, mais il l'adopte également. « Certes, dit-il, si « une exception au principe déjà si rigoureux de l'ar- « ticle 212 était méritée, c'était celle qui aurait permis au « copropriétaire de se présenter tant que la distribution « n'était pas réalisée. Quel tort faisait-on aux créanciers, « puisqu'on ne leur enlevait, en définitive, qu'une chose « sur laquelle ils n'ont jamais pu ni dû compter? Cepen- « dant cette exception n'a pas même été consacrée (3). »

Après y avoir mûrement réfléchi, j'éprouve le regret de ne pouvoir me rallier à ce faisceau d'autorités. Voici mes raisons.

La solution que je viens combattre a pour effet de frapper le demandeur en distraction d'une déchéance rigoureuse. Or, il est de principe essentiel qu'une déchéance ne peut être prononcée que par un texte formel. Je demanderai donc d'abord où est le texte qui consacre celle-ci. Je le cherche et ne le trouve point. L'article 210, qui s'occupe de la demande en distraction, prévoit le cas où elle ne se produit qu'après l'adjudication, et il en règle les effets;

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 14, t. 1, p. 360. — Infrà, n° 798.

(2) MM. Delaporte, t. 1, p. 415. — Dageville, t. 2, p. 99. — Delvincourt, t. 2, p. 201, note 1. — Boulay-Paty, t. 1, p. 229. — Alauzet, t. 3, p. 48. — M. Pardessus ne s'est pas prononcé sur la question. T. 3, nos 615 et 951.

(3) T. 1, n° 238.

mais il ne lui impose aucune condition. Il ne lui impartit aucun délai passé lequel elle n'aura plus aucune valeur. Donc, pas de texte.

796. Cependant, à défaut de texte, existe-t-il quelques raisons d'induction assez puissantes pour en tenir lieu? Je pourrais en récuser l'autorité; car une déchéance ne se contente pas d'une base aussi fragile. Mais enfin, voyons.

Voici, je crois, ce que l'on peut dire de plus sérieux à cet égard. Non, l'article 210 n'impartit aucun délai à la demande en distraction; mais il établit un principe important: c'est qu'après l'adjudication, elle dégénère en simple opposition. Par cela même, il lui en impose toutes les conditions. Or, l'opposition n'est valable qu'autant qu'elle apparaît dans les trois jours qui suivent la vente; d'où la conséquence que, pour avoir force d'opposition, la distraction doit se soumettre à la même exigence.

Je répondrai que cette argumentation repose sur une confusion entre la nature des actions et leurs conséquences légales. En effet, qu'importe que la loi modifie les conséquences de l'action en distraction à raison du temps dans lequel elle se produit? Qu'importe qu'elle ne lui donne pour assiette qu'une somme d'argent, au lieu d'une portion de navire en nature? Ce n'en est pas moins une demande en distraction. Or, au point de vue de la forme, l'action dont la loi détourne ainsi les conséquences directes ne devient pas par cela même astreinte aux conditions de celle dont on lui attribue les effets. Elle reste soumise, au contraire, à toutes les règles de sa nature propre. C'est une distinction fréquente en jurisprudence, sinon pour les actions, du moins pour les actes de la vie civile. Ainsi (pour prendre un exemple bien connu), je fais une vente. On découvre que le prix stipulé n'est pas sérieux. Les tribunaux, organes de la loi, la convertissent en donation déguisée, en lui attribuant les caractères d'un acte gratuit. Eh bien! quoi-

que la donation soit astreinte à des formes particulières et sacramentelles, ma vente, qui ne satisfait à aucune, vaudra pourtant comme donation. Pourquoi ? Parce que, procédant par vente, il a suffi que je me soumisse aux règles de ce contrat (1).

Ici de même. On a saisi à tort la part de navire qui m'appartenait. Je demande la distraction et fais proclamer ma propriété. Cependant, comme le navire est vendu, la loi modifie mon droit; elle ne veut me donner prise que sur le produit de la vente, et non sur le bâtiment; elle me traite en propriétaire d'une somme d'argent, au lieu de me traiter en propriétaire de navire. Je n'ai rien à dire, puisque ce sont les conséquences qu'il lui plaît d'attacher à mon action. Mais du moins, quant à la forme, on ne peut pas exiger que j'agisse comme créancier, puisque ce n'est pas ma qualité. Il n'est pas nécessaire, comme semble le penser M. Bédarride, que la loi contienne une exception à cet égard; il faudrait, au contraire, une exception pour qu'il en fût autrement. Tant qu'elle n'existe pas, on ne peut me demander qu'une chose : c'est que ma procédure remplisse les conditions de mon titre. Or, mon titre, c'est un droit de propriété; la procédure qu'il entraîne, c'est une demande en distraction; et, comme je l'ai montré tout à l'heure, pour la demande en distraction, pas de délai fatal après l'adjudication. Ce délai n'existe que pour les créanciers opposants et je ne le suis pas (2). Je le suis si peu,

(1) M. Troplong, Donat. et test., n° 1082.

(2) Pour qu'il ne reste aucun nuage sur cette démonstration, je veux placer ici une petite observation sur le texte de la loi. On remarque, en effet, que l'art. 211 commence ainsi : *Le demandeur en distraction ou* L'OPPOSANT... ce qui a fait penser à quelques auteurs (Dalloz, Rép. alph., v° Droit maritime, n° 152) que la loi prévoyait elle-même le cas où le demandeur en distraction n'agissait qu'après la vente, et le qualifiait d'opposant : demandeur en distraction, s'il agit avant; opposant s'il agit après. Mais cette explication est une

que, pour me réduire à une somme d'argent, la loi est obligée de *convertir* ma demande en opposition ; mais encore, une fois, elle ne subordonne cette conversion à aucun délai. Donc, pas de raison d'induction plus que de texte.

797. Maintenant, à défaut de texte et d'induction légale, existe-t-il en faveur de l'opinion que je combats quelque argument d'analogie rationnelle? Pas davantage à mes yeux.

En effet, lorsque la loi se trouve en présence d'un créancier, je comprends à la rigueur qu'elle lui dise : Vous ferez opposition dans les trois jours, ou vous n'aurez point de part au prix. Il sera exclusivement distribué à ceux qui

conjecture que réfute l'élaboration de la loi. Voici ce qui est vrai. Dans l'ancien droit, celui que nous appelons aujourd'hui demandeur en distraction, s'appelait *opposant à fin de distraire*. On peut consulter là-dessus tous les textes et tous les auteurs, et sans aller bien loin, le texte même de l'ordonnance de la marine et Valin (liv. 1er, tit. 14, art. 12). Cependant la dénomination actuelle étant déjà en usage, les auteurs du projet de Code de commerce avaient cru devoir la suivre dans les art. 164 et 165 de leur travail correspondant aux art. 210 et 211 du Code. Mais le trib. de comm. de Bordeaux réclama en faveur de l'ancienne expression (Observ., t. 2, 1re part., p. 174); et sur sa demande elle fut rétablie (projet revisé, p. 69). En conséquence l'art. 164 du projet (auj. 210) porta : « *Les demandes ou oppositions à fin de distraire* seront formées, etc.; » et l'art. 165 (auj. 211) : « Le demandeur *ou l'opposant*, etc. » Mais, sur la discussion du premier de ces articles au conseil d'Etat, M. Berlier proposa de substituer les expressions *demandes en distraction* à celles du projet : ce qui fut adopté et exécuté. (Locré, t. 18, p. 320.) Néanmoins on laissa subsister dans l'article suivant les mots *ou l'opposant* qui n'étaient qu'une conséquence de la rédaction supprimée. Mais ceci n'est qu'une inadvertance qui ne change pas le sens des mots. C'est toujours de l'opposant *à fin de distraire* qu'il s'agit, et non de l'opposant *à fin de conserver*, comme on appelait les créanciers ordinaires qui faisaient opposition. J'ai donc raison de dire que le demandeur en distraction, quoique ne paraissant qu'après la vente, n'a ni le titre, ni la qualité d'opposant dans cette dernière acception. Il est toujours demandeur en distraction, ou, ce qui est la même chose, *opposant à fin de distraire*.

m'auront obéi. En parlant ainsi, la loi se montre très-sévère, sans doute, mais les principes sont saufs. Au demeurant, la somme qu'il s'agit de distribuer peut devenir la propriété des créanciers, mais pour cela il faut qu'ils la réclament; elle ne l'est pas actuellement. Or, en présumant, au bout de trois jours, qu'ils renoncent à la réclamer, ou en frappant leur inaction d'une déchéance, on ne viole aucun droit acquis; on empêche seulement de l'acquérir. D'un autre côté, les opposants à qui on attribue le prix, n'obtiennent par là rien d'exorbitant. Ce prix est leur gage. A la vérité, ils sont obligés de le partager avec ceux qui ont un droit égal; mais dès que ceux-ci ne paraissent pas, leur droit n'est plus égal, et il n'y a pas de partage à faire. Ainsi donc, en se restreignant aux simples créanciers, la disposition de l'art. 212 ne viole point le droit des uns et n'exagère point celui des autres.

Mais la scène change étrangement lorsqu'on veut appliquer cette règle au demandeur en distraction. Ce demandeur, en effet, est un propriétaire et non un créancier (1). Son droit existe sans réclamation. Il est acquis. Pour le lui enlever, il faut le prescrire contre lui. Or, comment admettre qu'un simple délai, sans possession ni détention de la chose, puisse la faire acquérir par prescription? Cela est contraire à tous les principes.

On voit par là combien les situations sont dissemblables. Pourquoi donc la loi les aurait-elle soumises aux mêmes règles, lorsque surtout ces règles ont fait grave difficulté pour le cas même auquel elles s'appliquent textuellement (2)? J'ai montré, je crois, qu'elle ne l'avait pas fait; je puis ajouter maintenant qu'elle ne devait pas le faire. J'arrive ainsi, tout ensemble, de déduction en déduction, à justifier son silence et à fortifier mon sentiment.

(1) Suprà, nº 794.
(2) Infrà, nºs 802 et 803.

798. Reste un dernier argument, un seul : *Valin l'a dit !* Autorité imposante, assurément, mais ici nullement décisive, comme on va le voir.

Comment, en effet, et pourquoi Valin l'a-t-il dit ? Il ne me paraît point sans intérêt de porter l'examen sur cette face de la question. Ce sera peut-être un nouvel exemple du danger qu'il y a parfois à jurer sur la parole du maître. Voici donc les paroles de l'éminent jurisconsulte :

« Il en est, dit-il, du décret d'un vaisseau comme du « décret d'un immeuble ; c'est à dire que faute d'opposition « dans le temps, de la part de ceux qui avaient quelque « droit à prétendre, tout est purgé, et les créanciers sont « non recevables à se présenter dans la suite, quelques « privilégiées que soient leurs créances... et il faut en dire « autant d'un intéressé dans le navire, qui, au lieu de for- « mer son opposition à fin de distraire avant l'adjudica- « tion, ne se serait de même présenté que hors le délai « accordé pour former opposition à fin de conserver.

« On peut opposer, à la vérité, que quoiqu'il soit abso- « lument non recevable à inquiéter l'adjudicataire pour lui « demander la distraction de la portion qu'il avait dans le « vaisseau, rien n'empêche que, se présentant avant l'or- « dre et distribution des deniers, il n'ait droit de réclamer « et de toucher la portion du prix de l'adjudication corres- « pondante à sa portion dans le navire, sans qu'aucun des « créanciers du saisi puisse raisonnablement s'y opposer, « sous prétexte que le décret purge tout. Pour fortifier « cette objection, on peut même ajouter que l'exception « ne serait valable de la part des créanciers que contre « d'autres créanciers moins diligents qu'eux, et qu'elle « n'est du tout point proposable contre un copropriétaire « de la chose saisie et vendue par décret, qui, quoiqu'il « ait laissé purger le droit de propriété qu'il y avait, n'est « pas moins fondé à dire que le prix de sa portion vendue « lui appartient en propre, et qu'il ne fait nullement partie

« des biens du saisi, à l'effet que ses créanciers puissent « le distribuer entre eux; *mais, je le répète, si ce copro-* « *priétaire ne se présente qu'après les trois jours de l'adju-* « *dication, tout son droit est purgé, et il ne peut empêcher* « *que l'ordre ne se fasse à son préjudice en faveur des créan-* « *ciers opposants* (1). »

Ainsi s'exprimait Valin. Je crois pouvoir dire qu'il est assez difficile, au premier abord, de discerner sur quel fondement reposait son opinion. Je vois bien qu'il énonce, qu'il affirme; je ne vois pas qu'il justifie. Je trouverais même plutôt, dans le passage qu'on vient de lire, des arguments contre que pour sa décision. Cependant, comme il est impossible que Valin se soit ainsi prononcé sans raison, il faut en trouver une. Or, je défie qu'on puisse en signaler une autre que celle-ci : c'est que cette manière de décider la question était alors le droit commun en matière de saisie (2). Dès lors, l'ordonnance de la marine n'ayant pas prévu la difficulté, Valin la résolvait par l'application d'un principe général dont l'empire incontesté le dispensait de toute démonstration.

Mais Valin prononcerait-il de même aujourd'hui? Non certes; car le droit commun qui faisait son appui est totalement changé. Pour les immeubles, non-seulement celui dont on a saisi la propriété mal à propos n'est pas tenu de réclamer le prix dans un délai fatal, mais encore il peut exiger l'immeuble en nature même après l'adjudication (3). En fait de meubles, le droit est moins étendu. Le propriétaire ne peut, après la vente, exiger la restitution de sa chose; mais il peut du moins en réclamer le prix, et sa réclamation n'est pas renfermée dans les limites étroites

(1) Liv. 1er, tit. 14, art. 14, t. 1er, p. 360.

(2) J'ai déjà rappelé ces principes, suprà, no 791.

(3) Carré et Chauveau, quest. 2419 bis, t. 5, p. 704. — M. Persil, Rapp. à la ch. des pairs, ibid, p. 38.

qui concernent celle des simples créanciers (1). Si donc, en appliquant la méthode même de Valin, nous demandons au droit commun ses principes pour résoudre cette question que la loi spéciale n'a point tranchée, nous arrivons nécessairement à une décision contraire à la sienne.

799. En résumé, l'opinion que je viens de combattre n'a donc pour elle ni le texte, ni l'induction logique, ni l'analogie, ni la véritable puissance de la tradition, c'est à dire aucune des autorités que la science du droit reconnaît comme bases d'une opinion raisonnée. Elle ne peut pas même invoquer en sa faveur ce semblant d'équité qui tient quelquefois lieu d'arguments. Elle tend à rendre le propriétaire victime d'une injuste attaque au bénéfice de ceux qui l'ont commise. Elle froisse le sens intime autant que la raison.

Que lui reste-t-il donc? Rien, absolument rien; et j'ai le droit de parler ainsi, lorsque je vois que, parmi les auteurs qui l'ont présentée, il n'y en a pas un seul qui ait tenté de la justifier. Tous ont reproduit l'affirmation de Valin, sans remarquer que les mêmes raisons qui la soutenaient autrefois la repoussent aujourd'hui. D'où je conclus que la déchéance de l'art. 212 n'est point applicable au demandeur en distraction.

800. Maintenant, pendant combien de temps peut-il exercer son droit sur les deniers de la vente? Je réponds avec les principes généraux du droit : Tant qu'ils ne sont pas versés aux créanciers. Jusque-là, en effet, ceux-ci n'y ont aucun droit. Lorsqu'apparaît le véritable propriétaire disant : Ceci est ma chose, je la réclame, il faut la

(1) Cela résulte par *à fortiori* de ce principe généralement admis que la déchéance édictée par l'art. 559 du C. de proc. contre les créanciers non produisants, n'est point applicable à ceux qui, n'ayant pas formé d'opposition, n'avaient pas été sommés de produire. M. Chauveau sur Carré, quest. 2171 ter.



lui rendre : *Suum cuique.* Mais lorsqu'au contraire les créanciers ont touché, ils sont souverainement protégés par la règle que les meubles n'ont pas de suite.

Article 212.

Pendant trois jours après celui de l'adjudication, les oppositions à la délivrance du prix seront reçues; passé ce temps, elles ne seront plus admises.

Article 213.

Les créanciers opposants sont tenus de produire au greffe leurs titres de créance, dans les trois jours qui suivent la sommation qui leur est faite par le créancier poursuivant ou par le tiers saisi; faute de quoi il sera procédé à la distribution du prix de la vente, sans qu'ils y soient compris.

Article 214.

La collocation des créanciers et la distribution de deniers sont faites entre les créanciers privilégiés, dans l'ordre prescrit par l'article 191, et entre les autres créanciers, au marc le franc de leurs créances.

Tout créancier colloqué l'est tant pour son principal que pour les intérêts et frais.

SOMMAIRE.

801. Droits des créanciers sur le prix du navire.

802. Obligation de les conserver par une opposition dans les trois jours de la vente, à peine de déchéance. — Critique de cette mesure.

803. Suite.

804. Au reste, elle s'applique indifféremment à tous les créanciers.

COMMENTAIRE.

801. Par l'effet de la vente sur saisie, le navire se trouve purgé de tous les droits dont il était grevé. Il passe franc et libre dans les mains de l'adjudicataire. Mais, à son tour,

le prix qui en provient devient le gage commun des créanciers du saisi, et ils sont admis à se le partager. A cet égard, nulle distinction n'est à faire (sauf l'étendue du droit) entre les créanciers ordinaires et les créanciers privilégiés. Il n'y a point non plus à distinguer entre les créances antérieures et les créances postérieures à l'adjudication. Celles-ci, lorsque leur légitimité n'est point contestée, n'ont à craindre aucune fin de non-recevoir ; car l'affectation dont le navire a été l'objet à raison des premières n'entraînait avec elle aucun droit de préférence. Donc, sauf le bénéfice des priviléges, tous les créanciers, anciens et nouveaux, ont un droit égal sur le prix du navire.

Toutefois, l'exercice de ce droit est ici subordonné à une condition : c'est que les créanciers auront formé opposition à la délivrance du prix avant l'expiration du troisième jour qui suit celui de l'adjudication. Ainsi le veut l'art. 212.

802. Cette disposition mérite d'autant plus d'être remarquée qu'elle est une entrave vraiment arbitraire imposée aux créanciers du saisi. Le droit commun l'a repoussée comme une rigueur injuste. Aussi fut-elle vivement attaquée lors de la discussion du Code de commerce au conseil d'Etat. On n'eut pas de peine à y démontrer qu'elle s'écartait du salutaire principe de législation qui conseille de repousser les déchéances inutiles, tandis qu'on ne trouva pour la défendre que de mesquines raisons.

Que disait-on en effet en faveur de cette mesure rigoureuse? On invoquait d'abord l'exemple de l'Ordonnance qui contenait une disposition analogue; et ensuite, on prétendait qu'elle avait pour but d'accélérer les opérations de la distribution. Mais le plus simple examen suffit pour montrer que ces deux arguments ne valaient rien.

Quant à l'autorité de l'Ordonnance, on l'ébranlait d'un mot en signalant que son système était fondé sur le droit

commun de l'époque, tandis que la législation de notre temps a consacré d'autres principes. M. Bigot-Préameneu, qui abordait cet ordre d'idées, aurait pu ajouter que, dès 1681, l'importation du droit commun dans la loi maritime pouvait soulever plus d'une critique. Voici pourquoi.

Dans notre ancienne jurisprudence, on tenait pour règle, lorsqu'un immeuble était vendu par décret, que les créanciers auxquels il était hypothéqué devaient se faire connaître avant que le procès-verbal d'adjudication fût levé ni scellé (opération qui demandait vingt-quatre heures), par le moyen de ce qu'on appelait une opposition à fin de conserver. A défaut de cette précaution, ils perdaient leur droit d'hypothèque et se trouvaient réduits à toucher au marc la livre le prix qui pouvait rester disponible après le payement des opposants (1). On voit que c'est cette règle qui, des immeubles qu'elle concernait, s'est trouvée appliquée aux navires en 1681, à cela près qu'à raison de la rapidité de la procédure antérieure, l'Ordonnance accordait aux créanciers trois jours, au lieu de vingt-quatre heures, pour former leur opposition (2).

Mais on aperçoit en même temps combien l'imitation portait à faux. Lorsqu'il s'agissait d'immeubles, l'hypothèque dont ils étaient grevés entraînait avec elle un droit de préférence. On comprend, dès lors, l'obligation de manifester ce droit, pour le faire descendre de l'immeuble, qui s'en trouvait purgé par l'adjudication, sur une somme d'argent qui, jusque là, n'en était pas frappée : c'était vraiment une opposition à fin de conserver. Pour les navires, au contraire, le droit de préférence n'existait pas. Excepté le petit nombre des privilégiés, la masse des créanciers n'avait droit qu'à un marc le franc, et se trouvait ainsi légalement placée dans la situation des créanciers hypo-

(1) Pothier, Proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 3.
(2) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 14, t. 1, p. 360.

thécaires qui n'avaient pas fait d'opposition. Il n'y avait donc qu'à les y maintenir, en les dispensant de conserver, par une formalité rigoureuse, un droit qui n'avait pas besoin de l'être. Or, c'était précisément le contraire qu'avait fait l'Ordonnance.

Voilà pourquoi je pense qu'au lieu de la prendre pour modèle, il eût été plus sage de s'en séparer. La tradition n'est une chose salutaire qu'à la condition de ne pas être aveugle.

803. Mais du moins, ajoutait-on, ce système a pour résultat de hâter le travail de la distribution, et cette raison est grave lorsqu'il s'agit de négociants qui ont intérêt à opérer promptement la rentrée des fonds avec lesquels ils alimentent leur commerce (1).

Mauvais argument à tous les points de vue. D'abord, il est évident que la déchéance de l'art. 212 ne rend pas plus la procédure rapide que le système contraire ne la rendrait lente. En effet, au moment où expire le délai de trois jours, le travail de la distribution n'est pas encore commencé; les créanciers ne sont pas même sommés de produire; par conséquent, à la condition que les non opposants produisent spontanément dans le même délai que les autres, la circonstance qu'ils ont ou n'ont pas fait une opposition antérieure est insignifiante pour la marche de la distribution. Cela saute aux yeux. C'est pourquoi M. Treilhard, répondant à cet argument, disait avec infiniment de justesse : « Si l'on se place dans ce point de vue, « on ne sacrifiera pas celui qui ne se présente qu'après les « trois jours, mais encore à temps (2). »

Et puis, sous un autre rapport, est-il bien convenable de frapper aussi facilement des intérêts légitimes? N'ou-

(1) Locré, t. 18, p. 321.
(2) Ibid.

blions pas que nous sommes dans une matière où le prix sera souvent réclamé par des créanciers très-éloignés. Or, la procédure qui est destinée à les avertir est elle-même fort brève; si brève que, suivant la remarque de Valin, « ceux qui ont des droits ou créances sur des navires, sans « une grande vigilance, sont exposés à tout moment à « perdre leur dû (1). » Il eût peut-être été bon d'y songer. Aller vite est bien; rendre justice est mieux. Il ne faut pas tout immoler à la rapidité. M. Treilhard prononçait encore là-dessus une observation décisive : « Par le Code de pro- « cédure, disait-il, on a simplifié les formes autant que la « conservation des droits a pu le permettre; si l'on va plus « loin, les droits se trouveront compromis. Quel serait, au « surplus, l'inconvénient de retarder les opérations lors- « qu'il s'agit de faire justice (2)? »

J'avoue que ces raisons me semblent triomphantes. Elles le sont si bien que, sous leur influence, le conseil d'Etat décida que l'on transporterait dans la loi maritime la disposition du Code de procédure (3). Cependant, ce changement n'a pas été opéré. Faut-il croire que, dans une délibération définitive, le conseil découvrit au système qu'il avait repoussé d'abord une base plus rationnelle? Je l'ignore et j'en doute. Les paroles de M. Merlin au conseil d'Etat ne me paraissent avoir rien perdu de leur vérité : « On ne voit pas pourquoi des créanciers qui exercent « leurs droits sur des navires sont traités autrement que « ceux qui exercent leurs droits sur toute autre espèce de « biens meubles (4). » Ce qui est certain, pourtant, c'est que l'art. 212 a pris place dans le Code, qu'il est impératif et qu'il faut l'appliquer. *Ratione imperii*, *non rationis imperio.*

(1) Liv. 1, tit. 14, art. 14, t. 1, p. 360.
(2) Locré, loc. cit., p. 321.
(3) Ibid., p. 322.
(4) Locré, loc. cit., p. 321.

804. Ainsi donc, tout créancier qui aura laissé expirer, sans faire opposition, le troisième jour qui suit l'adjudication, perdra son droit d'être appelé à la distribution. Qu'il soit mineur, interdit, ou femme engagée dans les liens du mariage; qu'il s'agisse d'une créance ordinaire ou d'une créance privilégiée, peu importe : la déchéance est égale pour tous. Le système de l'Ordonnance, c'est à dire celui qu'on a adopté, était très-net à ce sujet.

« Faute d'opposition dans le temps de la part de ceux « qui avaient quelque droit à prétendre, tout est purgé, « disait Valin; et les créanciers sont non recevables à se « présenter dans la suite, quelque privilégiées que soient « leurs créances; et cela, sans distinguer les absents des « présents, les mineurs des majeurs, les femmes sous « puissance de mari de celles qui ont la jouissance de leurs « droits (1). »

805. Mais, d'un autre côté, je rappelle que cette déchéance ne concerne que les créanciers et non ceux qui auraient à prétendre un droit de propriété sur le prix du bâtiment. C'est du moins l'opinion que j'ai cru devoir embrasser sur l'art. 210, au sujet du demandeur en distraction (2). Si mon avis était partagé, il faudrait limiter en ce sens les paroles de Valin que je viens de citer.

806. Remarquons, en second lieu, que la déchéance prononcée par l'article 212 ne porte que sur l'exercice du droit et non sur ce droit lui-même. Le créancier non opposant perd la faculté de concourir avec les autres opposants, mais il n'en demeure pas moins créancier. D'où la conséquence que si, les opposants payés, il restait quelques deniers, il aurait incontestablement le droit d'en demander, ou l'attribution, s'il est seul, ou le partage avec ceux qui sont dans le même cas que lui.

(1) Loc. cit., p. 360.
(2) Suprà, nos 795 et suiv.

Mais il ne faut pas oublier non plus qu'il y aurait encore entre cette situation et celle qu'il aurait perdue une grande différence. Car, lors même que sa créance serait de celles que la loi déclare privilégiées et qu'il n'aurait en face de lui que des créanciers ordinaires, il devrait se contenter d'un simple marc le franc. La raison en est que son privilége n'avait de prise que sur le navire, et, par suite, sur le prix qui le représentait. Or, ce prix, il n'existe plus, en tant du moins que représentant le navire ; il a été distribué aux créanciers opposants. Quant à la somme à laquelle prend part le non opposant, il la touche simplement comme une valeur qu'il trouve dans la main de son débiteur. A ce titre, elle est son gage, mais un gage ordinaire ; car elle ne se rattache par aucun lien, ni au navire, ni aux priviléges dont il était chargé. Ce recours subsidiaire n'est donc, comme le disait Valin (1), qu'une faible ressource, en admettant même que sa rareté n'en fasse pas une pure chimère.

807. Occupons-nous maintenant du moyen offert aux créanciers d'échapper à cette déchéance désastreuse, c'est à dire de l'opposition. A ce sujet, nous avons à examiner deux choses, savoir : le temps pendant lequel l'opposition peut être faite et l'endroit où elle doit l'être.

Sur la première question, l'art. 212 nous indique le point essentiel à connaître, en précisant le terme après lequel les diligences des créanciers ne peuvent produire effet; mais il ne nous dit point quel est le commencement de ce délai. Est-ce seulement l'adjudication, en sorte que les créanciers n'ont que trois jours pour faire opposition? Ou bien, au contraire, peut-elle être utilement formée même avant la vente?

Valin, sous l'Ordonnance, enseignait la dernière opinion. Il donnait aux créanciers le conseil de former oppo-

(1) Loc. cit., p. 360.

sition aussitôt qu'ils auraient connaissance de la poursuite. Il y avait pour eux, d'ailleurs, un autre avantage encore que celui d'éviter la déchéance. « Parce que, disait-« il, l'opposition étant formée, le saisissant ne peut plus « donner mainlevée de la saisie que par rapport à lui, la « saisie subsistant toujours au profit des opposants dont « le plus diligent peut se faire subroger à la poursuite..., « au lieu que, quand il n'y a pas d'opposition, la main-« levée du saisissant efface absolument la saisie (1). »

Je ne crois pas que cette doctrine et ces idées aient rien perdu de leur justesse.

808. J'aborde donc immédiatement la seconde question que je viens de poser. En quelles mains l'opposition du créancier doit-elle être conduite ?

Il est assez étrange, assurément, qu'après avoir prononcé une déchéance faute d'opposition, la loi n'ait point complété son œuvre en indiquant très-exactement les moyens d'échapper à la peine dont elle frappe le créancier morosif. Il est certain pourtant qu'elle ne l'a point fait. C'est donc à la doctrine qu'il est réservé de suppléer à son silence.

Pour y parvenir, je rappellerai d'abord quelques principes.

Lorsque la loi ordonne expressément une formalité et qu'elle indique les moyens de la remplir, il faut s'en tenir strictement à ce qu'elle prescrit. Ainsi, le créancier hypothécaire, qui est tenu de rendre son droit public au moyen d'une formalité déterminée, ne pourrait rien invoquer qui pût suppléer à l'inscription qu'il n'aurait point prise au bureau des hypothèques. Lorsqu'au contraire, comme ici, la loi s'arrête au milieu de sa tâche et se borne

(1) Comment. de la cout. de la Rochelle, art. 19, n° 18. — Valin y renvoie spécialement dans son commentaire de l'Ordonnance, t. 1, p. 357.

à ordonner une diligence sans prescrire aucun moyen exclusif d'exécution, elle laisse par cela même plus de latitude à l'interprétation. Il faut s'inspirer de ses motifs, du but qu'elle a voulu atteindre, en un mot, des causes rationnelles de la formalité exigée, afin de déterminer les moyens d'exécution les plus propres à assurer le résultat cherché. Or, quel est le but de l'opposition prescrite par l'art. 212 du Code de commerce? C'est évidemment de faire connaître les droits ou prétentions du créancier opposant, afin que ceux qui poursuivent la distribution puissent l'y appeler. Voilà le résultat fondamental qu'il s'agit d'atteindre. Si l'opposition ne l'assure pas nécessairement, le but n'est pas rempli. Elle ne peut conjurer la déchéance; car, pour pouvoir se dire opposant et réclamer le bénéfice de sa diligence, il faut l'être valablement. Dans ce cas, il ne serait même pas exact d'objecter qu'aucune nullité ne peut être admise sans avoir été prononcée par la loi et qu'elle n'en prononce aucune. Car, à proprement parler, ce n'est pas d'une nullité de forme qu'il s'agit. Lorsque je dois faire une opposition dans les mains d'une personne et que je la conduis dans celles d'une autre, dire que mon opposition est nulle n'est pas suffisant. Pour exprimer toute la vérité, il faut dire qu'elle n'existe pas. D'où la conséquence que le créancier qui a commis cette erreur doit être traité comme s'il n'avait pas fait d'opposition.

Voilà la première face de la question. Je la résume ainsi: Toutes les fois que la diligence accomplie par le créancier n'aura pas assuré pleinement l'effet que la loi a voulu produire, il aura fait une chose insignifiante et vaine; il sera déchu. Mais, à l'inverse, lorsque ce résultat est atteint, il me paraît impossible de critiquer la marche qu'il aura suivie. La raison en est que la loi n'a imposé aucune forme particulière à sa procédure. Elle ne lui a point dit: Vous ferez opposition ici ou là; elle lui a dit: Vous vous ferez connaître par une opposition. Donc, si le créancier prouve

qu'il a rempli cette exigence, la loi est satisfaite. Il est à l'abri de toute critique et de toute déchéance.

Tels sont les principes qui me paraissent dominer toute cette question. Ils sont larges et ils doivent nécessairement l'être, puisque la loi elle-même n'a fixé que le point extrême devant lequel l'interprétation devrait s'arrêter, en lui laissant sur tout le reste la pleine liberté de ses allures.

809. Passons maintenant à l'application. Deux hypothèses peuvent s'offrir : ou bien l'opposition est faite avant l'adjudication, ou bien elle ne l'est qu'après.

Supposons qu'elle le soit avant. A qui devra-t-elle être adressée?

Dans l'ancien droit, c'était au greffe de l'amirauté qui connaissait de la saisie. Il arrivait parfois, à la vérité, qu'un créancier la formât entre les mains du sergent pendant les criées; mais il était indispensable de la renouveler au greffe (1). C'était donc, en définitive, par la voie du greffe qu'elle devenait régulière. Au reste, cette procédure n'était ainsi organisée que par application au droit maritime des règles du droit commun sur les décrets d'immeubles (2).

En doit-il être de même aujourd'hui? Je le crois. Mais la raison en est différente, puisque la base de la décision ancienne s'est complétement modifiée. On sait, en effet, qu'en matière immobilière, il n'est plus question de ces oppositions à fin de conserver. Elles ont été remplacées par l'inscription publique des hypothèques. Quant à la saisie des meubles, l'opposition conservatoire n'y est point inconnue : l'article 609 du Code de procédure la reconnaît; mais elle doit se faire dans une forme qui ne peut trouver ici d'application. D'abord, elle doit être signifiée à deux

(1) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 11, t. 1, p. 356.

(2) Pothier, Proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 1. — Denizart, vo Opposition, no 4. — Supra, no 785.

personnes, savoir : le saisissant et l'officier public chargé de la vente. Or, ce serait excéder les conditions de l'art. 212 que d'exiger deux oppositions puisqu'il n'en demande qu'une seule. La sanction rigoureuse qu'il donne à cette formalité ne permet pas de l'étendre. Ensuite, nous ne trouvons pas, en matière de navires, d'officier public chargé de la vente. L'huissier et l'avoué qui figurent dans la poursuite sont, chacun en ce qui le concerne, les mandataires de la partie, et n'offrent point le caractère public que l'article 609 a en vue. Ils préparent la vente par leur procédure, mais ils ne vendent point.

Il faut donc actuellement une autre raison que l'exemple du droit commun pour permettre l'opposition au greffe. Mais cette raison, je la trouve dans cette circonstance que cette opposition est suffisante pour satisfaire au vœu de la loi. En effet, le greffier, recevant une opposition de ce genre, doit nécessairement la joindre au cahier des charges de la vente. Or, par là, tout le monde connait l'opposition. Le saisissant, car la procédure est son œuvre et l'occupe à chaque instant; les créanciers, car cette procédure est faite dans leur intérêt collectif et leur est commune; le saisi, car il y est appelé; l'adjudicataire enfin, car le procès-verbal d'adjudication qui lui sera délivré n'est que la copie du cahier des charges augmenté de tous les dires et déclarations survenus pendant la poursuite.

810. Voyons maintenant la seconde hypothèse, celle où l'opposition est formée dans les trois jours qui suivent l'adjudication.

Sur ce point, l'ancien droit était absolument le même que dans le premier cas, c'est à dire que l'opposition devait être nécessairement formée au greffe de l'amirauté, après comme avant l'adjudication. Mais sous l'empire du Code de commerce, les avis sont très-partagés. Les uns soutiennent qu'elle doit nécessairement avoir lieu au greffe du

tribunal civil qui a connu de la saisie et doit connaître de l'exécution. On invoque, en ce sens, l'autorité de l'ancien droit qui a d'autant plus de force que le Code a évidemment suivi toutes les traditions de l'Ordonnance. Or, dans l'ancien droit, rien de plus certain que la compétence exclusive du greffe du tribunal de la distribution pour recevoir l'opposition. Pothier l'atteste pour les décrets ordinaires et Valin pour les navires. Au surplus, il ne faudrait pas croire que ce système eût pour fondement le dépôt de la somme à distribuer. Il n'en était rien. Dans les décrets ordinaires, c'était chose évidente, puisque ce dépôt n'avait jamais lieu au greffe, mais à la caisse du receveur des consignations (1). Pour les navires, l'Ordonnance elle-même fournit dans le même sens une preuve sans réplique : car le prix, s'il pouvait être déposé au greffe de l'amirauté, pouvait l'être aussi dans les mains d'un notable bourgeois (2). Or, dans cette dernière hypothèse, c'était néanmoins au greffe que l'opposition devait être conduite.

Ainsi donc, le lieu où se trouvait le prix de la vente était indifférent. On ne s'attachait qu'au lieu de la distribution. Il en résulte qu'on ne saurait tirer argument de ce que le Code de commerce a changé le lieu où le prix doit être déposé. Cette circonstance n'importe point. Elle ne peut modifier l'ancienne doctrine, puisqu'elle n'avait été d'aucune considération pour sa formation (3).

D'autres, au contraire, soutiennent que l'opposition ne peut être valablement conduite qu'au greffe du tribunal de commerce où sont déposés les deniers ou dans les mains de l'adjudicataire, s'il ne les a pas encore consignés. Dans ce système, on rejette entièrement l'enseignement de l'an-

(1) Pothier, proc. civ., 4e part., ch. 2, art. 7, § 5.

(2) Ord., liv. 1, tit. 14, art. 10.

(3) Cette théorie a été exposée avec beaucoup de force devant la cour de Poitiers. (Dev. 48. 2. 663.) — M. Bedarride vient de se prononcer dans le même sens. Com. marit., t. 1, n° 245.

cien droit pour s'en tenir au Code de commerce qui a, dit-on, tout résolu. D'une part, il s'agit d'une opposition « à la délivrance du prix. » Ce sont les expressions même de l'art. 212. D'autre part, l'art. 209 dit en quelles mains le prix doit se trouver. Donc, c'est là aussi qu'il faut s'opposer. S'adresser au greffe du tribunal civil ne conduirait à rien, puisque le prix ne doit pas s'y trouver (1).

811. A mes yeux, je l'avoue, ces deux systèmes n'ont qu'un tort : c'est de vouloir s'exclure et de prétendre à une domination jalouse. Il suffit, en effet, comme je crois l'avoir montré (2), que la loi n'ait imposé aucune forme nécessaire pour que toutes celles qui pourraient atteindre son but soient admissibles. Or, ceci reconnu, il me semble que les deux systèmes dont je viens de parler démontrent très-bien que la forme particulière dont chacun d'eux se fait le champion est parfaitement suffisante. Comme toujours, la lumière est sortie de la discussion. Ce qu'on dit de part et d'autre prouve que si la loi eût voulu se montrer exclusive, elle eût pu indifféremment prescrire l'opposition au greffe civil ou au greffe de commerce. Chacun de ces systèmes eût pu trouver ou des précédents ou des exemples dans le droit. Tantôt, on a voulu que l'opposition fût portée au greffe de la distribution, c'est à dire au lieu qui doit former le rendez-vous des créanciers ; tantôt, on a voulu qu'elle le fût dans les mains qui détenaient le prix, comme pour les fermer à tout payement inopportun ; tantôt enfin, pour tout concilier, les choses se sont combinées de façon à ce que le lieu de la distribution fût celui du dépôt. C'est ce qui avait lieu sous l'Ordonnance, et ce qu'on soutient de contraire

(1) Jug. du trib. civ. de Rochefort du 18 août 1847, et arrêt confirmatif de la cour de Poitiers, du 9 mai 1848. (Dev., 48. 2. 662. — Dalloz, 49. 2. 231.)

(2) Suprà, n° 808.

à cette occasion n'est point complétement exact. Il est bien vrai que l'Ordonnance permettait la consignation du prix dans les mains d'un notable bourgeois ; mais il faut ajouter que ce personnage n'était pas le premier venu. Il était choisi et agréé par l'amirauté ; elle répondait de sa solvabilité (1) ; en d'autres termes, il n'était qu'un caissier délégué par elle pour faciliter à l'adjudicataire le versement de son prix. Dans ces circonstances, il est évident que ce notable bourgeois n'était qu'un dépositaire nominal. Le dépositaire réel, c'était l'amirauté elle-même ; et faire l'opposition à son greffe, c'était l'adresser au véritable détenteur de la somme à distribuer. C'est pourquoi, je le répète, les deux éléments auxquels s'est constamment attachée la loi se trouvaient alors réunis. Or, aujourd'hui ils se trouvent divisés. Le lieu de la distribution n'est plus celui de la consignation. Faut-il en conclure que l'opposition ne peut être faite valablement ni à l'un ni à l'autre ? On ne l'oserait. Faut-il dire qu'elle doit l'être à l'un plutôt qu'à l'autre ? Pas davantage ; c'est voir une prohibition là où la loi n'en a pas prononcé, et où elle n'avait pas de raison d'en prononcer, puisque, dans d'autres circonstances, chacun de ces faits lui a paru suffisant pour arriver au but qu'elle se propose d'atteindre.

La vérité est donc, selon moi, que l'opposition est valablement faite, soit au greffe du tribunal civil, soit entre les mains du détenteur de la somme à distribuer, c'est à dire : aux mains de l'adjudicataire, s'il n'a point encore obéi aux prescriptions de l'art. 209 ; au greffe du tribunal de commerce, lorsqu'il a dû y porter son prix ; à la caisse des consignations, enfin, lorsque le greffier a consigné. Partout, l'opposition sera connue et le droit des créanciers révélé : donc l'intention de la loi est remplie et l'on ne peut se montrer plus exigeant qu'elle.

(1) Valin, liv. 1, tit. 14, art. 10, t. 1, p. 354.

Dira-t-on que, s'il est permis de jeter ainsi les oppositions de tous côtés, les obligations du poursuivant s'en trouveront aggravées, en ce sens qu'il sera forcé de s'adresser successivement à divers endroits pour connaître les opposants. En droit, je répondrais que l'objection est sans valeur. N'est poursuivant qui ne veut. Quand on prend en main la poursuite, il faut en accepter les charges. Je ne puis consentir à en diminuer le fardeau en sacrifiant les créanciers. Mais, d'ailleurs, n'exagérons rien. En fait, on n'ignore pas que toutes les investigations du poursuivant se réduiront toujours à deux, savoir : au greffe du tribunal civil et au lieu où se trouve présentement déposée la somme à distribuer. Dans ce dernier endroit, il trouvera toutes les oppositions qui y sont venues directement et toutes celles qui auraient été adressées aux dépositaires antérieurs, lesquels se garderont bien de se dessaisir de la somme sans faire connaître les oppositions qui la grèvent. S'ils avaient négligé cette précaution, ce serait sur eux et non sur le poursuivant que porterait la responsabilité des conséquences.

812. Est-il nécessaire de parler des effets de l'opposition, lorsqu'elle se produit dans le délai fixé par l'art. 212?

Il me semble qu'ils se déduisent assez clairement des dispositions particulières du Code de commerce, aussi bien que des principes généraux du droit, pour rendre toute erreur impossible. Dès là que l'absence d'opposition dans les trois jours entraîne pour les créanciers la déchéance de leur droit, il est incontestable que, par une opposition faite à temps, ils conservent sur le prix les mêmes droits qu'ils avaient sur le navire. S'ils étaient privilégiés sur le bâtiment, ils ont également droit à un privilége sur la somme à distribuer. Si leur créance n'était qu'ordinaire, ils demeurent créanciers chirographaires et prendront part à la distribution en cette qualité.

Il est vraiment surprenant que MM. Boulay-Paty et Delaporte aient pu s'y méprendre. Cependant, par une confusion que j'ai déjà signalée (1), ces auteurs conçoivent tout autrement la situation qui est faite aux opposants, et surtout aux plus intéressants d'entre eux. A leurs yeux, les créanciers privilégiés ne sauveraient pas leur privilége même en faisant opposition dans les trois jours. Cette diligence ne ferait que leur assurer une allocation chirographaire, et rien de plus. Pour la conservation du privilége, il faudrait que leur opposition fût antérieure à l'adjudication (2). La raison en est qu'aux termes de l'article 193 les priviléges sont absolument éteints par le fait de la vente. En ce point, le Code de commerce a dérogé à l'Ordonnance qui permettait aux privilégiés de maintenir leur droit intact par une opposition dans les trois jours (3).

Cette théorie est évidemment fausse. Il suffirait de la pousser dans ses conséquences logiques pour en faire toucher le vice radical. On admet, en effet, que le créancier peut au moins empêcher l'extinction de son privilége en faisant opposition avant l'adjudication; mais nulle part la loi n'a indiqué ce correctif. S'il fallait prendre l'art. 193 dans son sens littéral, il en résulterait que la vente en justice éteint nécessairement et absolument le privilége, et qu'après une vente sur saisie il ne peut jamais y avoir que des créanciers chirographaires. Conséquence absurde, on peut le dire, et démentie par l'art. 214 qui prévoit la collocation des créances privilégiées.

Revenons au vrai. L'art. 193 en parlant d'extinction n'avait en vue que l'adjudicataire, dont le navire se trouve libéré par la vente en justice. Dans le langage du droit, le mot de purge eût été peut-être plus exact (4), mais l'ar-

(1) Suprà, n° 362.

(2) Boulay-Paty, t. 1, p. 160 et 233. — Delaporte, t. 1, p. 385.

(3) Delaporte, loc. cit.

(4) Suprà, n° 329, note 1.

ticle 197 montre bien que l'idée est la même. Le droit des créanciers n'est pas précisément éteint; il n'est que déplacé. C'est à dire qu'il est transporté sur le prix qui représente pour eux le bâtiment, et qu'ils peuvent, au moyen d'une opposition faite en temps, lui conserver toutes les prérogatives attachées à la nature de leur créance. Ces principes n'ont jamais fait doute en matière de privilèges sur les immeubles, dont la conservation dépendait également, dans l'ancien droit, d'une opposition au décret. Voici ce qu'en disait notre vieux Denizart :

« Par le moyen de l'opposition à fin de conserver, le « créancier qui l'a formée conserve sur le prix de l'adju- « dication la même hypothèque qu'il avait sur l'immeuble « vendu, de manière que le prix est représentatif de la « chose, à l'égard du créancier (1). »

813. Suivons maintenant la marche de la procédure.

Durant les trois jours accordés pour former opposition, elle se trouve naturellement suspendue, puisque jusqu'au dernier moment des créanciers peuvent apparaître. Mais, pendant ce temps, le poursuivant diligent peut du moins faire nommer un juge-commissaire, et obtenir de lui l'ouverture de son procès-verbal de distribution. On sent que ces formalités dont ne parle pas le Code de commerce sont cependant indispensables. Elles seront remplies conformément à l'article 658 du Code de procédure civile.

814. Ces préliminaires accomplis, et le délai de trois jours expiré, le poursuivant doit sommer les créanciers opposants de produire, dans le délai de trois jours, leur demande en collocation (2) et les titres qui la justifient, faute de quoi la distribution sera faite sans qu'ils y soient compris. Ce sont les termes textuels de l'article 213.

(1) V° Opposition, n° 35.

(2) L'art. 213 ne parle que de la sommation de produire les titres, mais il est évident que l'un implique l'autre. Art. 660 C. proc. civ.

Ils soulèvent plusieurs observations.

La première, c'est que la loi ne fixe aucun délai au poursuivant pour faire les diligences qui sont à sa charge. Elle a pensé sans doute que son activité serait suffisamment garantie par l'intérêt qu'il a lui-même, comme créancier, à hâter la répartition. D'ailleurs, elle a stimulé son zèle par la concurrence qu'elle établit en donnant à deux parties le droit d'appeler les créanciers à la distribution. Cette faculté appartient à la fois au saisissant et au saisi, qui peut avoir lui-même intérêt à se libérer promptement, afin de toucher le surplus du prix, s'il existe un reliquat.

A ce propos, je rappellerai, avec tous les auteurs, que l'expression de *tiers saisi* dont se sert la loi est manifestement inexacte. Le tiers saisi, qui est ici le greffier du tribunal de commerce, ou plutôt encore la caisse des consignations, n'a aucun intérêt à s'emparer de la poursuite. On est unanime pour reconnaître qu'il ne peut être question que de la partie saisie, et pour rectifier en ce sens le texte fautif.

D'ailleurs, et quoique l'art. 213 ne le dise point, il me paraît sans difficulté que chacun des créanciers aurait lui-même le droit de se faire subroger dans la poursuite, à défaut par le poursuivant d'y apporter la diligence convenable. La rédaction de l'art. 213 n'est pas prohibitive, mais simplement énonciative. Elle laisse aux principes généraux toute leur application.

815. Ma seconde observation sur l'art. 213 est plus importante. Elle a pour but de faire remarquer que les créanciers sont menacés d'une nouvelle déchéance, s'ils manquent de produire dans le délai de trois jours.

Quelques auteurs, il est vrai, n'ont pas pensé que cet article dût être interprété avec autant de rigueur. Il leur semble moins prohibitif que l'art. 212, et ils enseignent, en conséquence, que même après les trois jours, les

créanciers retardataires auraient encore le droit de se présenter, *tant que la distribution n'est pas faite* (1).

Je ne saurais souscrire à ce sentiment. Déclarer que la distribution sera faite sans qu'ils y soient compris, c'est évidemment les exclure en termes formels. Comme texte, on ne saurait rien voir de plus énergique.

D'un autre côté, l'esprit de la loi n'est pas moins décisif. Tout à l'heure, j'entendais les mêmes auteurs qui admettent ce tempérament justifier la déchéance de l'art. 212, en disant que toute opposition tardive entraînerait des modifications dans le travail de distribution et, par suite, des lenteurs (2). En ce cas, je crois qu'ils se trompaient (3). Mais, ce qui était une erreur sous l'article 212 est une vérité sous l'art. 213. Ici, en effet, l'état de la distribution est dressé; il l'a été sur les demandes de collocation requises dans les trois jours de la sommation. Or, on sera exposé à le voir bouleversé, même plusieurs fois, si, jusqu'au versement des deniers, des créanciers nouveaux peuvent se présenter. Avec un pareil système, tous les efforts de la loi maritime pour arriver à une rapidité exceptionnelle seraient sans cesse déjoués.

Essaiera-t-on de resserrer cette doctrine dans des limites moins étendues? Les auteurs dont je parle accordent ce droit de présentation tardive jusqu'à *la distribution*. J'ai traduit ces mots par le versement des deniers. Mais veut-on seulement entendre par là le travail de distribution à faire sur le papier, c'est à dire ce qu'on appelle le règlement provisoire? Les inconvénients seraient moindres, à coup sûr, au point de vue de la rapidité de la procédure; mais l'on ne peut admettre que la loi ait fait dépendre une déchéance de la plus ou moins grande précipitation apportée à la confection du règlement provisoire. Ce serait

(1) Boulay-Paty, t. 1, p. 235. — Dageville, t. 2, p. 103.
(2) Boulay-Paty, loc. cit., p. 234. — Dageville, p. 102.
(3) Suprà, nº 803.

trop arbitraire et trop inégal. C'est pourquoi la cour d'Aix, saisie de la question, n'a pas hésité à rejeter ces distinctions et à proclamer que l'art. 213 consacrait contre le créancier retardataire une déchéance générale et absolue (1).

Ajoutons au surplus que, sauf la durée du délai, ce principe forme le droit commun en matière de distribution par contribution. Car il est aujourd'hui consacré par une jurisprudence constante que, faute par les créanciers de produire dans le délai d'un mois qui leur est accordé par l'art. 660 du C. de proc., ils sont forclos sans rémission.

816. Enfin, il ne suffirait même pas aux créanciers de faire leur demande en collocation pour échapper à la déchéance. Il faut de plus qu'elle soit appuyée de titres. Ils seraient non recevables à les produire plus tard, et leur demande serait rejetée faute de justification. Le texte de l'art. 213 est encore formel à cet égard.

Par voie de conséquence, le créancier produisant ne serait pas admis à demander la jonction de la distribution avec une autre instance qu'il soutient contre le saisi dans le but de faire reconnaître sa créance. La distribution est une procédure qui concerne de trop nombreux intérêts pour pouvoir être suspendue au bénéfice d'un seul. Notre article veut que les créanciers produisent leurs titres, ce qui implique qu'ils doivent avoir eu soin de se les procurer par des diligences antérieures. C'est ce qu'ont pensé le tribunal civil de Marseille par jugement du 19 juillet 1832, et la cour d'Aix par arrêt confirmatif du 21 novembre 1833, dans lesquels on lit ce motif décisif : « Attendu que, dans « une distribution, on doit se présenter avec un titre dont on « demande le classement à l'encontre des autres créan- « ciers; que ce titre doit être préexistant à la demande en

(1) Arrêt du 17 juillet 1828. (Dev., coll. nouv., t. 9, p. 122.) — Voy. dans le même sens MM. Vincens, t. 3, p. 128. — Alauzet, t. 3, p. 50. — Bédarride, t. 1, nº 247.

« collocation, et ne peut être réclamé contre le débiteur « dans l'instance qui peut naître des oppositions à la dis- « tribution elle-même (1). »

Toutefois, il faut aussi prendre garde d'aller trop loin dans cette voie, car le dernier mot de toutes ces rigueurs est une déchéance. Il est quelquefois très-difficile à une partie de produire exactement tous les documens nécessaires pour que sa demande ne soit pas même contestée. Elle produit ce qu'elle a et ce qu'elle croit suffisant; mais les autres créanciers peuvent être moins faciles à convaincre et repousser sa demande. Or, de ce qu'elle ne les a pas produits tout d'abord, s'ensuivra-t-il qu'elle ne pourra pas appuyer sa prétention combattue par de nouveaux documents? Je ne le pense pas. Ce serait la punir, non plus d'un retard volontaire, mais d'une erreur dans le choix de ses moyens de défense. Je crois donc qu'il appartient au juge d'apprécier si, dans l'état des faits, les justifications produites dans les trois jours satisfont suffisamment au vœu de l'art. 213. *Odia sunt restringenda* (2).

817. Une fois en possession des demandes en collocation et des pièces justificatives, le juge-commissaire procède au règlement provisoire. L'article 214 trace le cadre de son travail.

Au premier rang, doivent figurer les créances privilégiées, telles qu'elles sont fixées par l'article 191 ci-dessus.

Ensuite, viennent les créanciers ordinaires, c'est à dire non privilégiés, au marc le franc de leurs créances. C'est la conséquence du principe, déjà exprimé plus haut, que

(1) Rec. Marseille, 14. 1. 276.

(2) C'est en ce sens que se prononce la jurisprudence sur l'article 660 du C. de proc., qui exige également la production des titres dans un délai précis, à peine de forclusion. Rejet, 6 mars 1838. (Dev., 38. 1. 981.)

l'affectation établie sur les navires par l'article 190, ne confère aux créanciers qu'une fraction de l'hypothèque véritable, c'est à dire le droit de suite et point le droit de préférence (1).

Il en était autrement, sous l'empire de l'Ordonnance, dans les provinces de la France où l'on admettait que les meubles étaient susceptibles d'hypothèque. C'est pourquoi l'Ordonnance, après avoir indiqué le rang des divers privilégiés, ajoutait : « Et quant aux créanciers chirographaires et autres non privilégiés, ils seront payés suivant les lois et coutumes des lieux où l'adjudication aura « été faite (2). »

On comprend que le Code de commerce a pu se dispenser de reproduire cette disposition qui n'est plus en harmonie avec notre législation générale. Ceci est une preuve nouvelle de l'influence indirecte qu'exerce le droit commun sur le droit maritime. On a beau vouloir faire du navire un objet spécial, il est impossible d'y parvenir absolument. Quand les règles particulières auxquelles il est soumis ont épuisé leur effet, il faut toujours en revenir à celles qui gouvernent d'une manière générale tous les objets qui sont dans le commerce des choses.

818. Cette citation de l'Ordonnance m'inspire une autre réflexion. En me reportant vers un passé qui semble disparu sans retour, elle me rappelle que, pour le droit maritime, le passé est encore en partie le présent. Si nous avons vu disparaître de notre pays toutes les variétés de législation qui en faisaient plusieurs pays, beaucoup de ces bigarrures subsistent encore, et subsisteront probablement toujours, entre les différentes nations qui peuplent l'univers. Or, c'est la destinée du navire de courir le monde et de passer incessamment sous l'empire de ces règles multiformes.

(1) Suprà, t. 1, nº 44.
(2) Liv. 1, titre 14, art. 16.

Je me suis déjà demandé quelles seraient les conséquences de cette mobilité au sujet du droit de suite et la même question se reproduit ici à l'égard de la distribution du prix.

Il faut répondre avec l'Ordonnance que les seules règles à suivre sont celles du lieu où l'adjudication aura été faite, c'est à dire du lieu de la distribution. Valin voulait en vain limiter cette disposition générale par l'application de la maxime que les meubles doivent être régis par la loi du domicile de leur propriétaire. Le texte de l'Ordonnance que Valin ne trouvait pas assez formel résiste ouvertement à cette restriction. D'ailleurs, il est conforme à la règle de droit international privé qui veut que l'exercice des droits d'hypothèque ou de privilége soit régi par la loi du pays où il prétend se faire (1). En matière de préférences et de priviléges entre créanciers, toutes les législations sont essentiellement limitatives et prohibitives. C'est pourquoi chaque pays ne peut accueillir à ce sujet d'autres règles que celles qui le gouvernent (2).

Ainsi, quels que soient et la nationalité du navire et le pays où les créances ont pris naissance, la distribution, faite en France, du prix d'un navire vendu dans un port français, subira la marche tracée par l'art. 214 du C. de commerce.

819. Cet article ajoute que tout créancier colloqué l'est tant pour le principal de sa créance que pour les intérêts et les frais.

Cette indication paraîtra certes peu utile, puisqu'elle n'est que l'expression de la règle générale que l'accessoire suit le sort du principal. Cependant, la physionomie particulière de quelques situations maritimes a engendré des contestations qui lui ont donné une sorte de raison d'être

(1) Fœlix, Dr. intern. privé, n° 62.
(2) Suprà, t. 1, n° 62.

Ainsi on a soutenu que ce qu'on appelle l'intérêt de terre d'une créance de grosse, c'est à dire l'intérêt qu'elle avait produit depuis la cessation des risques, ne devait pas jouir du privilége accordé au principal, et que l'intérêt maritime seul devait le partager. La réponse à cette prétention se trouve dans notre article, qui ne distingue point et qui place, d'une manière générale et absolue, l'intérêt à côté de son principal. Ainsi l'ont pensé la cour de Rouen d'abord et la cour de cassation ensuite (1).

Quant aux frais dont il s'agit ici, on sait que ce sont ceux que chaque créancier a fait individuellement pour le recouvrement de sa créance.

820. Voilà pour ce qui concerne les créances qui se présentent le plus habituellement à la distribution. Il y a deux autres catégories de créanciers dont la loi n'a point indiqué le classement et qui doivent cependant y trouver place.

C'est d'abord le demandeur en distraction dont la revendication tardive a été convertie en opposition. Il doit être colloqué au premier rang, même avant les privilégiés, pour la somme qui représente sa part de propriété dans le navire. Pour lui, en effet, il n'y a pas de concurrent possible. C'est son bien qu'il reprend là où il le trouve.

En second lieu, il faut comprendre dans l'état de distribution les créanciers qui ont encouru la déchéance dans le cas des articles 212 et 213. Mais on sait qu'ils n'ont le droit d'y figurer qu'au dernier rang, et s'il reste des deniers après le payement des créanciers ordinaires. Ils se les partagent au marc le franc, quelle que soit la nature de leurs créances respectives (2).

821. Ici s'arrêtent un peu brusquement les dispositions du Code de commerce sur la distribution du prix des na-

1 Rouen, 23 mai 1840, rejet 20 février 1844. (Dev., 44. I. 197.)
Suprà nº 806.

vires. Ce n'est pas cependant que tout soit fini avec le règlement provisoire. Il faut encore que les créanciers et le saisi soient sommés d'en prendre communication; de plus, des contestations peuvent s'élever entre eux et donner lieu à un renvoi devant le tribunal; enfin, il faut transformer le provisoire en définitif et délivrer aux créanciers leurs bordereaux. Mais, pour toutes ces formalités, la loi maritime s'en réfère par son silence aux règles ordinaires, telles qu'elles sont développées dans les articles 663 et suivants du Code de procédure civile.

Disons pourtant que ce recours subit au droit commun a l'inconvénient de présenter quelques anomalies assez choquantes. Ainsi, tandis que les créanciers n'ont que trois jours, à peine de déchéance, pour dresser leur demande et réunir leurs titres, ils en ont quinze, après avoir produit, pour examiner le règlement provisoire. Et ce délai d'examen, qui est le plus court dans la procédure ordinaire, est de beaucoup le plus long dans la procédure maritime. Ce n'était donc pas la peine d'afficher au début de si hautes prétentions à la rapidité, pour s'arrêter tout à coup, au moment où la longueur des délais paraît moins nécessaire, et laisser suivre à la distribution son cours ordinaire et méthodique. Il y a là un défaut grave au double point de vue de la logique et de l'art de la législation. *Desinit in piscem.*

Article 215.

Le bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement de ces dettes empêche la saisie.

Le bâtiment est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

SOMMAIRE.

COMMENTAIRE.

822. L'art. 215 nous fait sortir des formalités de la procédure pour nous ramener un moment au droit de saisir lui-même. Tout ce que nous avons vu jusqu'ici n'est relatif qu'au navire se trouvant dans des conditions ordinaires, et ne se distinguant des autres objets mobiliers que par son importance. Nous allons aborder maintenant une situation toute spéciale aux bâtiments de mer : c'est celle du navire prêt à mettre à la voile, c'est à dire devenu le centre d'intérêts nombreux et graves qui ne pourraient manquer de se trouver compromis par les mesures d'exécution dirigées contre le bâtiment. Il y a là, comme on voit, un conflit digne de la plus légitime attention. D'une part, le créancier se présente armé d'un droit qui

est la suprême sanction, l'*ultima ratio* des engagements privés; de l'autre, l'intérêt du commerce maritime fait aussi entendre sa voix et réclame une protection qui semble indispensable à sa sécurité. Des deux côtés, les considérations sont si puissantes qu'elles ont divisé les meilleurs esprits. Si l'on a été de tout temps unanime pour reconnaître l'imminence du péril, on n'a pas toujours continué à s'entendre sur les mesures propres à le conjurer. Notre article a pour but de nous donner la solution de la loi moderne sur cet intéressant problème. Il contient trois dispositions, savoir : 1° en principe, l'insaisissabilité du navire prêt à mettre à la voile; 2° une exception à ce principe en faveur des créances nées à l'occasion du voyage qu'il va faire; 3° le retour au principe de l'insaisissabilité, même à l'égard de ces créances, au moyen d'un cautionnement. C'est à cette triple base que je me propose de rattacher les observations que l'on va lire. Le texte de la loi elle-même indique au commentaire la carrière à parcourir et le chemin qu'il doit suivre pour explorer cet important sujet.

823. Je commencerai donc par examiner en lui-même et dans ses causes primordiales le principe de l'insaisissabilité qui est, en définitive, le point fondamental de notre article.

Cette étude, qui n'a jamais été faite complétement, me paraît avoir ici un intérêt véritable. En effet, comme j'ai déjà eu l'occasion de le remarquer, rien n'est plus difficile à faire triompher dans toutes ses conséquences légitimes qu'une disposition générale qui touche à de nombreux intérêts. Les prétentions froissées ont du mal à courber la tête. Il semble que la discussion soit devenue impossible devant le texte de la loi, et elle se renouvelle à chaque instant sur une foule de questions secondaires. Les uns ne seraient pas fâchés de ressaisir, par un détour, une partie

du droit dont ils se croient injustement dépouillés, tandis que les autres se montrent jaloux de conserver, lorsqu'ils ne cherchent pas à l'étendre, la position privilégiée qui leur a été faite. Or, la solution de toutes ces difficultés de détail ne peut se trouver littéralement écrite dans un texte qui doit se contenter le plus souvent de poser un principe général; mais elle est dans son esprit, dans ses intentions avouées et dans les tendances dont il est l'expression légale. C'est donc cette partie, en quelque sorte intime, de la loi, qu'il faut d'abord chercher à mettre en lumière. Nous allons y voir à combien d'inspirations diverses peuvent se rattacher des règles que des analogies apparentes semblent faire dériver de la même source.

824. L'ancienne pratique maritime s'était préoccupée de l'hypothèse du navire prêt à mettre à la voile. Nous trouvons sa théorie à ce sujet dans un chapitre du Consulat de la mer qui paraît n'avoir en vue que l'arrestation du patron prêt à naviguer, mais qui s'appliquait également à la saisie du navire. Au reste, je veux laisser à ce système l'attrait de sa simplicité native en le faisant connaître par une citation :

« Lorsqu'un patron, débiteur envers quelqu'un, ayant « résidé dans le lieu où il devait s'acquitter, pendant un « mois ou deux, ou un certain temps, au vu et au su de « son créancier, celui-ci n'a pas exigé son payement, et « ne l'a pas contraint par voie de justice, jusqu'au moment « où il a été expédié entièrement pour aller gagner quel- « que part, mais qu'aussitôt que le débiteur sera prêt à « partir il s'adresse à la justice pour le contraindre à payer, « ce créancier ne doit pas être écouté par la justice, et elle « ne doit pas contraindre le débiteur, ni l'empêcher de « suivre son voyage, puisqu'il aura été avec son créan- « cier, ainsi qu'il a été dit; mais seulement s'il est en état « de donner caution, la justice doit la lui faire donner...

« Cependant, si le patron ne trouve point de caution, la « justice ne peut pas retarder son voyage ; seulement on « doit lui faire prêter serment qu'il n'a pu en trouver. En- « core, on doit lui faire jurer qu'à son retour dans le pays « où il doit payer, il viendra s'accorder avec son créan- « cier d'une manière loyale, parce que la justice ne peut « pas retarder le voyage, sous prétexte qu'il n'a point de « caution, puisque son créancier ne l'a point poursuivi ni « attaqué pendant qu'il était avec lui, comme il a été dit, « et qu'il l'a laissé tranquille jusqu'au jour où il devait « partir : *encore par une autre raison, savoir, qu'il serait* « *très-mal fait que les marchands qui ont mis et chargé* « *leurs marchandises sur le navire fussent retardés, et eus-* « *sent leurs effets en chance et danger d'être perdus par la* « *négligence de ce créancier, qui n'a pas agi jusqu'au mo-* « *ment où le navire a été expédié.*

« En conséquence, que chacun se garde, lorsque quel- « qu'un lui doit, de ne pas tarder à se faire payer jusqu'au « dernier jour : car, s'il tarde, il lui arrivera ce qui a été « dit. Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce « chapitre (1). »

Ce système, je le répète, concernait la saisie du navire aussi bien que les poursuites dirigées contre le patron, d'autant qu'à cette époque le patron était ordinairement propriétaire ou participe de son bateau. Targa ne nous laisse aucun doute sur cette extension donnée au texte du Consulat. « Je crois devoir avertir, dit-il, que quand un « navire ou autre bateau est resté amarré à quai, et a « enlevé son amarre pour venir au milieu du port, en me- « sure de mettre à la voile, il ne peut être saisi au pré- « judice de son départ. Ainsi le décident notre statut, « la raison commune et les usages maritimes (2). »

(1) Consulat de la mer, chap. CCXXXIII (278), traduction de M. Pardessus, Lois marit., t. 2, p. 309.

(2) Ponderaz. maritt. ch. 78. — Au surplus, cette extension n'a

Telles étaient les combinaisons de la plus ancienne pratique maritime. On voit que les principes rigoureux du droit y tiennent moins de place que l'intérêt du commerce. Mais bientôt les rôles vont changer.

825. A son tour, en effet, le législateur de 1681 crut devoir s'occuper des poursuites dirigées contre le navire prêt à mettre à la voile, et il le fit dans un tout autre esprit. Un instant d'attention va faire saisir ce changement.

Les poursuites dont le navire prêt à faire voile est l'objet peuvent se produire dans deux conditions différentes, savoir : contre un navire qui appartient à un seul, ou du moins qui est saisi tout entier, quoiqu'il appartienne à plusieurs, parce que la dette est commune à tous les propriétaires; et contre un navire qui appartient à divers cointéressés et dont une portion seulement pourrait être frappée de saisie.

C'est évidemment pour ce dernier cas que le droit illimité de saisir présente le plus d'inconvénients. En arrêtant le départ, la saisie fait nécessairement ressentir son contre-coup à des tiers plus nombreux, puisqu'elle atteint, à la fois, les cointéressés du saisi et les chargeurs dont les marchandises sont embarquées sur le navire. Mais on aperçoit que ces derniers sont également frappés dans la première hypothèse. Si le navire est prêt à mettre à la voile, c'est qu'il est chargé, et entraver son départ, c'est déjouer toutes les combinaisons des marchands qui l'ont affrété pour un voyage immédiat.

Cependant, l'Ordonnance n'avait point songé à cette dernière situation, ou du moins elle l'avait abandonnée aux rigueurs du droit commun. Le navire tout entier prêt à faire voile pouvait être arrêté et saisi, sans souci des char-

pour nous rien d'étonnant, puisque dans notre Code les deux situations sont encore régies par les mêmes principes. Con art. 215 et 231 C. com

geurs, qui se trouvaient obligés, ou de débarquer leurs marchandises à grands frais, ou d'attendre que la mise à fin de la saisie permît de commencer le voyage.

Quant à l'autre hypothèse, l'Ordonnance avait cru devoir la régir par des règles spéciales. Mais ces règles laissaient encore percer, d'une manière très-sensible, le respect qu'inspirait au législateur le droit des créanciers du quirataire. Ainsi, la circonstance que le navire était prêt à mettre à la voile ne le rendait pas insaisissable, elle permettait seulement aux intéressés de neutraliser les effets de la saisie. C'est ce qui résulte très-clairement de son texte : « *Les* « *intéressés au navire dont on saisira quelque portion*, « lorsqu'il sera prêt à faire voile, pourront le faire navi- « guer, en donnant caution jusqu'à concurrence de l'esti- « mation qui sera faite de la portion saisie (1). » A la vérité, pour rendre moins onéreuse cette charge imposée aux intéressés, l'Ordonnance ajoutait : « Pourront aussi, les « intéressés, faire assurer la portion saisie, et prendre de- « niers à la grosse aventure pour le prix de l'assurance, « dont ils seront remboursés par préférence, sur le profit « du retour (2). »

826. On a fait souvent remarquer que ce système avait été vivement attaqué par Valin. Le fait est vrai. Mais cette critique s'est exercée dans une mesure qu'il faut bien déterminer. Si Valin trouvait l'Ordonnance « en défaut, » ce n'était pas sur tous les points, comme le dit M. Bédarride (3); c'était uniquement quant à la nécessité imposée aux copropriétaires de fournir un cautionnement. « Car « enfin, disait-il, les créanciers du saisi doivent-ils être « de meilleure condition qu'il ne serait lui-même (4)? »

(1) Liv. 1er, tit. 14, art. 18.
(2) Ibid., art. 19.
(3) Comm. marit., t. 1, no 232.
(4) Liv. 1, tit 14, art. 18, t. 1, p. 369.

Ensuite, il faisait ressortir que la faculté d'assurer n'était pour eux qu'un correctif insuffisant, puisqu'ils demeuraient exposés à l'insolvabilité des assureurs et au dépérissement naturel ou fortuit de la portion dont ils cautionnaient l'estimation; que, dans tous les cas, ils avaient la perspective souverainement injuste de n'être remboursés de la prime que sur le profit du retour, ce qui la leur faisait supporter si le voyage était infructueux. Le moins qu'on pût faire, à ses yeux, eût donc été de leur accorder ce remboursement, non sur le profit, mais sur le produit du voyage (1). Enfin, se plaçant à un point de vue plus élevé, Valin ajoutait :

« Je ferais plus si j'en étais le maître. Ou j'abandonne-« rais aux autres intéressés la portion saisie pour leur « compte et risque, à perte comme à profit, ce qui serait « de toute justice, puisqu'on les charge de répondre de « l'estimation à faire de la valeur de la portion saisie, et « qu'ainsi la perte qui peut survenir étant pour leur « compte, il est de l'équité que le profit, s'il s'en trouve « par événement, soit aussi pour eux, en considération « des risques auxquels ils sont exposés; ou je voudrais « que cette portion saisie restant pour le compte du saisi « ou de ses créanciers, à perte ou profit tout de même, « les autres intéressés fussent déchargés de l'obligation de « faire estimer la portion saisie et de rester garants de « l'estimation (2). »

La critique de Valin ne dépassait pas ces proportions. Pour ce qui est de la saisissabilité du navire entier, quoiqu'il fût prêt à faire voile, il ne blâmait aucunement l'Ordonnance de l'avoir maintenue. On voit même qu'il paraissait en avoir peu de souci, puisque les théories qu'il eût voulu voir triompher n'en font nulle mention.

Tels sont les deux systèmes qui se sont produits chez

(1) T. 1, p. 370 et 371.

(2) Liv. 1, tit. 14, art. 19, t. 1, p. 371 et 372.

nous, en présence de celui qu'avait consacré précédemment le Consulat de la mer. L'esprit de l'Ordonnance est dans un mot : avant tout, le droit du créancier. La propriété elle-même est à peine assez forte pour le balancer, puisque les cointéressés sont obligés de lui offrir des dédommagements qui compensent les restrictions qu'il s'impose. Pour Valin, au contraire, c'est la propriété qui devrait l'emporter. Il veut qu'elle ait contre les créanciers les mêmes prérogatives qu'elle aurait contre le saisi lui-même. Quant à l'intérêt du commerce proprement dit, abstraction faite des droits qui sont écrits dans la loi, il paraît également étranger aux deux théories, puisque les chargeurs sont toujours sacrifiés lorsqu'ils sont seuls à souffrir.

827. Or, c'est l'idée diamétralement opposée que nous allons rencontrer dans notre droit actuel. Aujourd'hui, comme dans la pratique plus ancienne, l'intérêt général du commerce domine toute la question. Il ne doit fléchir que devant certaines créances qui le protégent lui-même et qu'il n'eût pu sacrifier sans ingratitude. Mais, pour montrer que ce résultat est bien l'effet d'un système arrêté et non d'un hasard, il faut que j'indique par quelle suite de transitions la transformation dont je parle s'est opérée.

Le projet primitif du Code de commerce avait adopté textuellement les dispositions de l'Ordonnance sur ce sujet, et il eut le même sort qu'elle : je veux dire qu'il fut généralement combattu (1). Un grand nombre de tribunaux et de conseils de commerce se firent les organes de cette critique quasi-officielle. Les uns, comme la cour de cassation (2) et le tribunal de commerce du Havre (3), se bornaient à demander que le recouvrement de la prime d'assurance fût accordé aux intéressés qui auraient cau-

(1) Analyse des observ., p. 63.
(2) Observ. des trib., t. 1, p. 13.
(3) Ibid., t. 2, 1re part., p. 455.

tionné, même par préférence aux saisissants, sur le produit du voyage. D'autres se prononçaient en faveur de l'un des systèmes formulés par Valin, et ils justifiaient déjà cette innovation par l'intérêt du commerce. Tel était, par exemple, le tribunal de Saint-Malo, dont l'idée eut un moment de succès.

« Les droits du créancier sont sacrés, disait ce tribunal. « Il doit en coûter pour le priver de les exercer sur son « gage; mais il s'agit d'une conséquence particulière : « *la faveur due au commerce et à la navigation sollicite une* « *exception aux règles générales.* »

Sous l'empire de ces considérations, le même tribunal proposait une rédaction ainsi conçue :

« Si la saisie n'a lieu que pour une portion de la copro- « priété du navire, dans le moment où il est prêt à faire « voile, les copropriétaires, autres que le propriétaire « saisi, peuvent faire naviguer le bâtiment *en s'obligeant* « *solidairement de rendre compte au créancier exerçant les* « *droits du débiteur saisi* (1). »

Cet amendement fut introduit dans la rédaction revisée du projet (2), et c'est dans ces termes que la section de l'intérieur du conseil d'Etat en fut saisie. On remarque que la question se trouvait ainsi replacée sur son ancien terrain. C'était l'intérêt du commerce et de la navigation qu'on mettait de nouveau en concurrence avec le droit du créancier. A la vérité, l'on n'avait pas encore tiré toutes les conséquences de ce principe, puisqu'il n'était question que de prévenir les effets d'une saisie partielle, et qu'on refusait même au propriétaire saisi de se prévaloir de ce que son navire était prêt à faire voile. Mais l'idée était lancée; il n'y avait plus qu'à la développer.

C'est ce que comprit la commission du conseil d'Etat.

(1) Observ. des trib., t. 2, 2e part., p. 463.

(2) Revision du projet, p. 73.

Aussi, après un nouvel examen, vint-elle présenter au conseil un projet qui disait : « Le bâtiment prêt à faire voile « n'est pas saisissable (1). » C'était l'application radicale du point de vue auquel s'était jadis placé le Consulat de la mer. Il fut soutenu par les mêmes motifs. « Cette mesure, « disait M. Begouen, rapporteur de la section de l'inté- « rieur, est mieux adaptée et à l'intérêt général du com- « merce, qui tient à l'activité de la navigation, et à la « justice, qui ne veut pas que les intérêts d'un grand nom- « bre soient sacrifiés à ceux d'un seul créancier, souvent « négligent, ou au moins tardif à exercer ses droits (2). »

M. Regnauld de Saint-Jean-d'Angely n'était pas moins explicite. « Quand on serait dans la nécessité, disait-il, de « froisser quelques intérêts, l'intérêt de l'Etat, l'intérêt du « commerce, qui est inséparable de l'intérêt des affréteurs, « devrait être préféré à tout autre. Or, ils défendent de « permettre la saisie du navire prêt à faire voile (3). »

La question était donc nettement posée. Elle fut, on peut le dire, ardemment débattue. Sous l'analyse incolore et glacée que nous a transmise la plume de M. Locré, on ressent encore la chaleur et la vivacité de cette discussion. On voit M. Jaubert prendre en main le droit du créancier et on l'entend s'écrier : « Le premier des intérêts est celui « de la propriété et de la bonne foi, et cet intérêt est blessé « par la défense de saisir le navire (4). »

Malgré ces résistances, la cause des créanciers était perdue. Il ne restait plus qu'à adoucir leur sort par des tempéraments. C'est ce que fit M. Berlier en adhérant à la règle générale soutenue par la section, mais en proposant, à son tour, de ne l'appliquer que suivant une distinction entre les diverses créances pour lesquelles la saisie serait

(1) Locré, t. 18, p. 311.
(2) Locré, t. 18, p. 322.
(3) Ibid., p. 323.
(4) Ibid., p. 323.

pratiquée (1). Je reviendrai plus tard sur cette distinction qui a passé dans notre article (2). Ce sera le moment d'en faire ressortir les motifs et la justice. Quant à présent, il me suffit de dire que, sauf la restriction présentée par M. Berlier, le principe général de l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile fut consacré par le législateur (3).

828. Tel est le tableau des péripéties par lesquelles a passé la première disposition de notre article. Cet historique vient justifier pleinement, si je ne me trompe, l'esprit que j'attribuais à la loi en commençant l'exposé de ces détails. Selon moi, le Code est aussi loin de Valin, qui se préoccupait surtout du droit de propriété menacé dans la personne des quirataires, que de l'Ordonnance qui faisait dominer le droit du créancier sur la chose de son débiteur. Sa théorie est le fruit d'un esprit tout différent. L'intérêt dont il a voulu assurer le triomphe et faire dominer la voix est celui du commerce et de la navigation. Si j'avais besoin d'une nouvelle preuve à cet égard, je la trouverais dans l'exposé de motifs présenté par M. Begouen au corps législatif : « L'activité de la navigation, disait cet ora-« teur, l'intérêt des tiers, la faveur du commerce, nous « ont paru justifier le sacrifice temporaire et léger du « droit, quelquefois équivoque, d'un créancier négli-« gent (4). »

Nous sommes donc, je le répète, en présence d'un système plus large que ceux de l'Ordonnance et de Valin. Il se rattache à des considérations plus générales et plus puissantes. En un mot, c'est la doctrine du Consulat de la mer qui, après une longue éclipse, vient gouverner de nouveau le commerce moderne. *Multa renascentur quæ jam cecidere....*

(1) Locré, t. 18, p. 323 et suiv.
(2) Infrà, n° 847.
(3) Locré, loc. cit., p. 325.
(4) Ibid., p. 385.

Au reste, est-il permis de répéter, avec M. Jaubert (1), qu'en se laissant ainsi guider par l'intérêt du commerce, le législateur a foulé aux pieds un de ces droits que la conscience semble protéger contre toutes les atteintes? Si tel était le résultat de notre article, il faudrait en gémir, quelque grave qu'en fût le motif; mais on peut dire que ce reproche n'est point mérité. Si le droit du créancier sur la chose de son débiteur est inviolable dans son principe, il appartient aussi au législateur d'en concilier l'exercice avec les nécessités sociales. Il a donc pu légitimement, non pas supprimer, mais suspendre pour un moment l'action de l'intérêt individuel, longtemps silencieux, et dont le silence même a engendré une situation qu'il élève maintenant la prétention de bouleverser capricieusement. Le droit et la conscience condamnent aussi ces retours soudains qui blessent tout le monde pour la satisfaction d'un seul. Voilà les considérations qui ont préoccupé le législateur (2), comme elles ont, de tout temps, saisi tous les esprits pratiques (3).

(1) Suprà, nº 827.

(2) Voy. les paroles de M. Begouen au corps législatif, Locré, t. 18, p. 365.

Quelques législations étrangères se sont montrées encore plus radicales. Celle de Hambourg, par exemple, défend d'une manière absolue, et sans restriction, la saisie du navire en état de chargement. (Anthoine de Saint-Joseph, p. 264.) C'est peut-être à ce système qu'on pourrait reprocher d'aller trop loin; car l'exception faite par notre article à l'égard des créances nées pour le voyage à faire est moins fondée sur la faveur que sur la stricte justice. (Infrà, nº 847.)

(3) Suprà, nº 824.—Les mêmes principes ont été admis avec plus ou moins de modifications dans les détails par tous les Codes maritimes de l'Europe. Je citais à la note précédente le Code de Hambourg qui s'est montré le plus radical. Plusieurs se sont bornés à accepter complétement la disposition de notre article; d'autres ont organisé un système qui leur est propre, mais qui repose toujours sur la même base. Ceux qui aiment les études de législation comparée pourront consulter là-dessus les Codes de

Mais c'est assez nous occuper de généralités. Revenons au commentaire de notre article. Nous avons à examiner d'abord à quelles conditions l'insaisissabilité du navire peut exister, par qui le bénéfice peut en être réclamé et à quels navires il est applicable.

829. La première condition pour que le navire soit insaisissable, c'est qu'il soit prêt à mettre à la voile. On comprend que c'est là une condition substantielle. Si elle n'existe pas, le créancier peut exercer librement son droit. C'est pourquoi les jugements ou arrêts qui feraient mainlevée d'une saisie par application de l'art. 215 devraient avoir soin de constater, en fait, que le navire est prêt à mettre à la voile. A défaut de cette constatation, leur décision tomberait infailliblement sous la censure de la cour de cassation (1).

830. **Mais quand un navire est-il prêt à mettre à la voile?**

On voit que notre article répond catégoriquement à cette question. Il met fin à toutes les difficultés que le silence de l'Ordonnance avait permis de soulever sur ce point. D'après Valin, il fallait regarder le navire en chargement comme prêt à mettre à la voile. Bien plus! le même auteur admettait que, même avant aucune convention arrêtée pour l'affrétement, les copropriétaires du saisi, si la majeure partie du bâtiment leur appartenait, pouvaient se pourvoir en justice pour se faire autoriser à faire naviguer le navire (2).

Le Code de commerce, je le répète, a banni toutes ces

commerce de Sardaigne (art. 230), des Deux-Siciles (art. 708), d'Espagne (art. 604), de Portugal (art. 1312), de Prusse (art. 1409 et suiv.), et de Valachie (art. 379).

(1) Arg. d'un arrêt de cass. du 25 oct. 1814. — Infrà, nº 848.

(2) Liv. 1, tit. 14, art. 18, t. 1, p. 370.

distinctions en décidant, d'une manière absolue, que le navire serait censé prêt à faire voile lorsque le capitaine serait muni de ses expéditions pour son voyage. La loi commerciale a pris ainsi, comme base de son application, un fait qui se rattache à la police de la navigation. Nous avons déjà vu, en effet, que le capitaine, en entrant dans un port, était tenu de déposer à la douane l'acte de francisation et le congé de son navire (1). En outre, lorsqu'il se dispose à prendre la mer avec un chargement, il y a un certain nombre d'autres pièces, telles que les manifestes, acquits-à-caution, etc., qui doivent lui être remis par la douane. Eh bien! avant cette remise, il n'est pas censé prêt à mettre à la voile, quelque avancé que soit son chargement; mais, à l'inverse, dès qu'il est muni de ces documents qui lui permettent de naviguer régulièrement, il est prêt à mettre à la voile, quoique la direction des vents ou l'état de la mer le retiennent dans le port. « Le navire doit être « considéré comme parti, disait M. Regnauld de Saint-« Jean-d'Angely au conseil d'Etat, s'il n'est retenu que « par le vent (2). »

831. Cette dernière réflexion, d'ailleurs fort juste, nous permet de préciser très-nettement le sens du mot expéditions employé par la loi.

Pour prendre la mer, un navire est astreint à des formalités nombreuses qui sont relatives, les unes à la police de la navigation, les autres à la police intérieure des ports. Les premières consistent dans la réquisition des pièces dont je parlais au numéro précédent. Elles sont délivrées par la douane et portent spécialement, dans la pratique maritime, le nom d'expéditions. Mais, en outre, le navire ne peut sortir du port sans être muni d'un billet de sortie qui lui est délivré par le capitaine de port. Or, ce billet de

(1) Suprà, n° 332. — Loi du 27 vend. an II, art. 28.
(2) Locré, t. 18, p. 322.

sortie doit-il être compris au nombre des expéditions dont la délivrance rend le navire insaisissable ?

On peut dire, dans le sens de l'affirmative, que, pour réputer le navire prêt à faire voile, notre article exige que le capitaine soit muni de ses expéditions pour son voyage. Or, tant qu'il n'a pas la pièce essentielle pour sa sortie du port, est-il permis de prétendre qu'il est muni de ses expéditions de voyage ?

Je crois cependant que cette interprétation n'est pas celle que doit recevoir la loi. En parlant des expéditions pour le voyage, l'art. 215 n'a compris, selon moi, que les expéditions nécessaires pour que la navigation s'accomplisse sans encombre. Il se réfère implicitement à l'art. 226 du Code de commerce qui indique les pièces que le capitaine doit avoir à bord pour suivre librement sa route. Quant au billet de sortie, il n'est pas compris dans ces documents et ne devait pas y être : car il n'est pas nécessaire pour le voyage. Une fois hors des jetées du port, le capitaine pourrait le déchirer sans danger. Il n'est donc pas vraiment une expédition pour le voyage. C'est un simple *exeat* destiné à ouvrir au bâtiment la porte des bassins et qui serait même inutile si le capitaine de port pouvait assister en personne à la sortie des navires et désigner du doigt ceux qu'il autorise à passer. C'est pourquoi je pense qu'il ne doit point être compris au nombre des expéditions dont la délivrance rend le navire insaisissable.

Cette solution, on le remarque, peut présenter un grand intérêt pratique. En effet, le capitaine de port accorde ordinairement le billet de sortie aussitôt que le navire est muni de ses expéditions de douane ; mais plusieurs circonstances peuvent cependant le porter à en retarder la délivrance. Il ne l'accordera, par exemple, qu'à un nombre de navires limité pour sortir à un jour donné ; car la sécurité du port dont il est le gardien lui conseille d'éviter un encombrement qui pourrait la compromettre. Il le re-

fusera encore, si l'état de la mer ne lui paraît pas permettre la sortie d'un bâtiment. En un mot, il y a là une question de police intérieure dont il est le juge et qui pourra le porter à refuser pendant un ou plusieurs jours le billet de sortie. Or, pendant ce délai, il me semble absolument contraire à notre article que le navire, muni de ses expéditions de douane, reste exposé à la saisie des créanciers. En droit, comme en fait, ce bâtiment est prêt à mettre à la voile. Il pourrait prendre la mer immédiatement et régulièrement si l'on voulait lui en ouvrir l'accès. Il n'est retenu que par des considérations qui ne le concernent pas directement et dont il ne peut être victime.

832. Le sens du mot expéditions ainsi précisé, rien ne paraît plus simple et d'une application plus facile que la disposition de notre article. Il en résulte que le départ du navire, muni des expéditions qui lui sont délivrées par la douane pour son voyage, ne peut être arrêté sous aucun prétexte. Cependant cette règle a indirectement engendré quelques difficultés, parce que les créanciers dont elle contrariait les vues ont fréquemment essayé de l'éluder. Tantôt, par exemple, ils ont élevé la prétention d'empêcher le départ du navire, même muni de ses expéditions, en notifiant au capitaine de port une défense à la remise du billet de sortie; tantôt, ils ont imaginé d'arrêter, par une opposition aux mains du receveur des douanes, la délivrance des expéditions. Mais la jurisprudence, heureusement, s'est montrée hostile à ces expédients qui ne sont pas moins contraires aux principes du droit qu'à l'esprit véritable de l'article 215 du Code de commerce.

Ainsi, quant à l'opposition au billet de sortie, il est évident qu'on ne peut lui accorder la moindre influence, puisque son absence n'empêche pas le capitaine d'être muni de ses expéditions (1). Dès lors, le bâtiment est légalement in-

(1) Supra, n° 832.

saisissable, et il est inadmissible qu'il puisse être arrêté sous une autre forme.

Prétendra-t-on que notre article ne prohibe que la saisie et non l'opposition au billet de sortie? C'est un sophisme auquel le tribunal de commerce de Marseille a dès longtemps fait cette réponse triomphante : « Que l'opposition à « la sortie d'un navire produisant, quant aux chargeurs « et au capitaine, les mêmes résultats que la saisie, doit « être régie par les mêmes principes. »

C'est donc avec pleine raison, selon moi, que le même tribunal a plusieurs fois jugé, même à l'égard d'un tiers prétendant faire décider qu'il était copropriétaire du bâtiment, que l'opposition à la sortie d'un navire muni de ses expéditions était absolument nulle, et entraînait contre celui qui se l'était permise une condamnation à des dommages-intérêts pour le retard qu'il avait fait éprouver à la mise en mer (1).

833. Quant à l'opposition faite à la délivrance des expéditions, elle se présente sous des dehors un peu plus spécieux. Lorsqu'elle est faite, le navire n'est pas encore insaisissable, puisqu'il n'a pas ses expéditions. En conséquence, on pourrait soutenir que le créancier, maître d'agir et n'ayant pas le temps de le faire, a pu légalement se prémunir contre une insaisissabilité imminente.

Je n'hésite cependant pas à penser, contrairement à l'opinion que vient de publier M. Bédarride (2), que ce moyen dilatoire devrait être écarté. En droit, il n'est pas permis de faire par un moyen détourné ce qu'on ne pourrait faire directement. Il n'est donc pas possible d'autoriser une combinaison qui a pour but et pour résultat de rendre saisissable un navire que la loi a voulu enlever à la pour-

(1) Jug. des 8 mai 1845 (Rec. Mars., 24. 1. 254); — 29 sept. 1851 (Rec. Mars., 30. 1. 237).

(2) Comm. marit., t. 1, n° 257.

suite des créanciers. Sans doute, le législateur a admis que ceux-ci pourraient profiter de tous les obstacles que rencontrerait la délivrance des expéditions, mais non pas des obstacles qu'ils créeraient eux-mêmes. Ils profiteront de ceux qui viennent de la douane, et c'est logique : car l'autorité ne se laisse pas diriger par le caprice dans l'accomplissement de ses devoirs. Si la douane refuse les expéditions, c'est que le capitaine ne s'est pas mis en mesure de les obtenir; et s'il n'est pas en mesure, c'est qu'il n'est pas prêt à mettre à la voile. Mais ils ne peuvent profiter de ceux qu'ils créeraient eux-mêmes, car alors le principe qu'a voulu faire prévaloir notre article demeure une lettre morte. S'il est permis au créancier, qui ne s'est pas mis en mesure de saisir, de retarder à son gré le moment où le navire sera prêt à mettre à la voile, le navire ne sera jamais insaisissable. Que deviendront, cependant, les nombreux intérêts que le législateur a voulu protéger contre une saisie tardive? J'ai montré combien, dans l'esprit de la loi, cette protection devait être efficace et favorable au commerce; mais elle sera toujours vaine s'il est possible de la neutraliser par un faux-fuyant aussi facile.

Je pense donc, je le répète, que, en général, le créancier ne peut, sous aucun prétexte et par aucun moyen, s'opposer à la délivrance des expéditions par la douane, ou recueillir le bénéfice de cette opposition illégale en prolongeant le temps pendant lequel le navire est saisissable. Dans un seul cas, la défense de remettre les expéditions ou le billet de sortie est admissible, c'est lorsqu'elle a pour but d'empêcher le départ d'un navire déjà saisi; hors de là, elle n'est qu'un stratagème contraire à la loi. Du moment que l'obstacle à la remise des expéditions requises est venu, non de la douane ou des intérêts généraux confiés à sa garde, mais d'une opposition conduite en ses mains par un créancier, il faut considérer les

expéditions comme délivrées et le navire comme insaisissable (1).

834. Je dois dire cependant qu'on a essayé de présenter sous une autre couleur les oppositions formées à la délivrance, soit du billet de sortie par le capitaine de port, soit des expéditions par la douane. On a tenté d'en soutenir la validité en prétendant y voir l'équivalent de la saisie elle-même, et c'est ce point de vue que semble avoir implicitement admis la cour d'Aix en jugeant, par arrêt du 20 août 1819, que la délivrance des expéditions ne rendait pas le navire insaisissable, lorsque, avant cette délivrance, défense avait été faite au capitaine de port de remettre le billet de sortie (2).

Mais la question, après avoir été vivement débattue, a reçu une solution contraire devant la cour de Rouen, statuant par réformation d'un jugement du tribunal civil du Havre.

La thèse était très-nettement posée devant la cour. L'intimé disait : Le navire qui arrive dans un port de France passe, par le fait seul de cette arrivée, dans les mains de l'Etat, représenté par la douane : *il entre en douane*. Maintenant, si je veux saisir ce navire, j'arrête aux mains du receveur des douanes les papiers sans lesquels le bâtiment ne peut partir; je défends à ce fonction-

(1) Rennes, 28 février 1824. — M. Pardessus, t. 3, nº 610.

(2) Rec. Mars., 2. 1. 269.

Dans cet arrêt, d'ailleurs peu motivé, la cour semble rattacher sa décision à un élément de fait provenant de ce qu'il aurait été impossible, dans l'espèce, de notifier au débiteur. Ce motif me paraît peu concluant. Pourquoi était-il impossible de notifier au débiteur? Parce que son domicile était inconnu? Il fallait notifier au parquet. Parce qu'il était trop éloigné? Il fallait s'y prendre plus tôt. Lorsqu'un créancier ne suit point les voies ordinaires d'exécution, c'est qu'il y rencontre des obstacles qu'il regarde comme insurmontables; mais cela suffit-il pour que sa procédure soit régulière et valable?

naire de laisser sortir le bâtiment qu'il détient dans ses bassins; en un mot, je saisis ce bâtiment lui-même, puisque, sans ma volonté formelle, il est dans l'impossibilité d'effectuer son départ. Sous une apparence de saisie de papiers, il y a quelque chose de plus sérieux au fond, c'est à dire que le navire lui-même passe sous la maiu du saisissant.

Mais ces raisons n'ont point convaincu la cour de Rouen. Elle y a répondu par un arrêt dans lequel je lis ce motif décisif: « Attendu qu'on ne peut considérer la douane « comme un tiers qui serait réellement en possession de « la chose saisie; que le droit de la douane de s'opposer au « départ d'un navire constitue une mesure de police et « non un fait de détention; que dès lors il n'y avait pas « lieu à recourir à la voie de saisie-arrêt (1). »

Tels sont, selon moi, les véritables principes. De deux choses l'une: ou le créancier opposant a seulement prétendu retarder la délivrance des expéditions, ou il a voulu réellement saisir le navire. Dans le premier cas, il a fait une chose contraire à la loi; dans le second, il a fait une saisie nulle, car la mise des navires sous la main de justice ne s'opère pas par voie de saisie-arrêt, mais selon les formes prescrites par le Code de commerce. Dira-t-on que cette procédure est impossible sans titre exécutoire et que pendant le temps nécessaire pour s'en procurer un le navire peut s'éloigner au grand préjudice des intérêts les plus légitimes? Je réponds alors qu'on peut procéder par voie de saisie conservatoire, avec l'autorisation du président du tribunal de commerce (2). Cette marche ne fera éprouver aucun préjudice au créancier, puisque pour conduire une saisie-arrêt sans titre, il lui faut également l'autorisation d'un magistrat. Mais du moins on ira direc-

(1) Arrêt du 2 février 1841. (Arrêts de Rouen, 1841, p. 45.)

(2) Suprà, n° 643.

tement au but et le juge sera nettement averti de ce qu'on lui demande.

835. La conséquence de tout ceci, c'est que les oppositions conduites, soit aux mains de la douane pour empêcher la délivrauce des expéditions, soit dans celles du capitaine de port pour empêcher la remise du billet de sortie, sont des procédures nulles et sans effet tant que le bâtiment n'est point saisi. Elles ne valent point comme saisie et elles sont impuissantes, en droit, pour éloigner le moment où le navire sera censé prêt à mettre à la voile. Dès lors, il me semble que les diverses autorités dont je viens de parler n'auraient aucun recours à redouter si elles avaient, chacune en ce qui la concerne, délivré les pièces indûment arrêtées, sans se soucier d'une opposition illégale. Je ne puis croire avec M. Bédarride que cette conduite soit de nature à engager leur responsabilité (1). Comme le disait très-justement la cour de Rouen, leur droit de s'opposer au départ du navire ne constitue qu'une mesure de police. Dès lors, il n'est pas permis à l'intérêt privé de lui enlever ce caractère en le faisant servir à ses combinaisons. La douane et le capitainede porttiennentleur missiond'un intérêt général et ne sont point préposés à celui des particuliers. C'est à ceux-ci à se pourvoir par les moyens que le droit privé met à leur disposition.

Néanmoins, comme il arrivera fort rarement que la douane ou le capitaine de port consentent à passer outre avant que l'opposition ait été levée par l'autorité compétente, il me reste à dire quelle est cette autorité.

836. Cette question soulève plusieurs aperçus.

Ainsi, d'abord, il s'agit de savoir si la demande en mainlevée doit être portée devant le tribunal civil ou devant le

(1) T. 1, n° 257.

tribunal de commerce. La jurisprudence s'est généralement prononcée en faveur de la juridiction consulaire (1). Toutefois, une distinction s'est produite à cette occasion pour le cas où l'opposition à la délivrance des expéditions avait été formée en vertu d'une autorisation du président du tribunal civil, qui s'était réservé le droit de statuer sur les difficultés que pourrait soulever son ordonnance. La cour de Rouen, saisie d'une espèce qui renfermait cette nuance de fait, y a vu une attribution de juridiction pour le tribunal civil, et confirmé un jugement par lequel le tribunal de commerce du Havre s'était déclaré incompétent (2).

Les solutions que j'ai adoptées ci-dessus quant aux caractères des oppositions dont je m'occupe, me conduisent à penser que, dans tous les cas, la mainlevée doit en être demandée devant les tribunaux de commerce. Qu'est-ce, en effet, qu'une opposition de cette nature? Rien autre chose qu'un empêchement illicite apporté à la continuation d'une expédition maritime. Peu importe qu'une ordonnance du magistrat l'ait autorisée, puisqu'il n'avait pas le droit de le faire. Un acte contraire à la loi ne peut pas être attributif de juridiction pour celui dont il émane. La compétence reste donc tout entière aux mains du tribunal investi de la mission d'apprécier toutes les difficultés qui se rattachent aux expéditions maritimes, c'est à dire du tribunal de commerce (3).

837. Mais ici se présente le second point de vue. Quel est le tribunal de commerce compétent? Est-ce celui du

(1) Rouen, 15 août 1819. (Arr. de cette cour, 1826. 2. 285.) — 10 février 1829. (Ibid., 1829, p. 401.) — Jug. du trib. de com. de Marseille, 8 mai 1845. (Rec. Mars., 24. 1. 253.)

(2) Arrêt du 2 février 1841. (Arr. de Rouen, 1841, p. 45.)—Voy. cependant arrêt de la même cour, du 21 juin 1825. (Même rec., 1826. 2. 288.)

(3) C. comm., art. 633.

lieu où le navire est amarré ou celui du domicile de l'opposant ?

Cette question n'est point sans difficulté. Au premier abord, l'action dont il s'agit paraît présenter toutes les apparences d'une action personnelle, puisqu'elle tend à obtenir, ou de l'opposant ou de la justice, la mainlevée d'une simple défense. Dès lors, elle ne pourrait être valablement portée que devant le tribunal du domicile de l'opposant (1). Cependant, on peut dire aussi qu'elle a quelque chose de réel, en ce sens qu'elle s'élève en faveur d'un objet déterminé dont elle tend à maintenir le libre usage à son propriétaire. Sous ce rapport, elle pourrait rentrer dans la classe des actions mixtes qui peuvent être valablement déférées au juge de la situation de la chose litigieuse. Il y a mieux : une analyse plus approfondie conduirait peut-être à ranger cette action dans la catégorie des actions purement réelles. Car enfin, l'opposition enlève au propriétaire la disposition de sa chose; elle est un trouble à sa possession, puisqu'elle l'empêche de s'en servir selon l'usage auquel elle est propre. Donc on pourrait dire que ce propriétaire exerce une véritable action possessoire, ou du moins une action qui en a tous les caractères. C'est pourquoi le tribunal de commerce du lieu où se trouve le navire serait non-seulement compétent, mais encore le seul compétent (2).

J'ajoute que l'article 418 du Code de procédure, en permettant d'assigner de jour à jour ou même d'heure à heure dans toutes les contestations urgentes relatives aux navires prêts à mettre à la voile, renferme une confirmation implicite de ces idées; car la faculté de procéder aussi rapidement serait illusoire si la situation du navire n'était pas attributive de juridiction.

(1) C. proc. civ., art. 59, § 1.

(2) C. proc. civ., art. 3, § 2, et 59, § 3.

Par tous ces motifs, je pense que la demande en mainlevée de l'opposition formée à délivrance des expéditions doit être portée devant le tribunal de commerce du lieu où se trouve le bâtiment indûment arrêté (1).

838. Nous connaissons désormais à quelles conditions le navire peut devenir insaisissable et quelles sont les conséquences générales de cette situation. Mais cette inviolabilité n'est que momentanée. Il importe donc de préciser maintenant les limites dans lesquelles elle doit se renfermer.

Notre article garde le silence sur ce point important. Toutefois son esprit nous révèle clairement que l'insaisissabilité, proclamée en faveur du voyage dont tous les préparatifs sont terminés, protége le navire jusqu'à ce que le voyage soit achevé. Pendant toute sa durée, en effet, l'intérêt des affréteurs continue d'exiger la suspension des poursuites qui pourraient entraver l'expédition. Il l'exige même, on peut le dire, plus impérieusement qu'au départ : car il serait encore plus difficile et plus onéreux pour les chargeurs de débarquer leurs marchandises et de trouver un autre navire en cours de voyage qu'au lieu de l'armement. Aussi, dans l'ancien droit maritime, qui n'avait cependant pas admis le principe d'insaisissabilité avec la même énergie que le Code de commerce, reconnaissait-on que le navire ne pouvait être saisi en cours de voyage (2).

La seule difficulté qui puisse se présenter, dans ce cas, portera donc sur le point de savoir à quel moment le voyage aura pris fin. Or, à cet égard, il est clair qu'il faudra accepter pour base les expéditions du navire en vue desquelles les affréteurs ont traité avec le capitaine. C'est là ce qui détermine, en principe, la durée et le terme du

(1) Voy. en ce sens Rouen, 15 août 1819. (Arr. de cette cour, 1826. 2. 285.)

(2) Infrà, nº 849.

voyage. Toutefois, cet élément d'appréciation n'est pas absolu. En fait, il arrive souvent que le voyage ne s'accomplit pas tel qu'il avait été projeté et annoncé. Bien des circonstances peuvent le faire rompre et le terminer plus tôt qu'on ne l'avait d'abord pensé. La fraude même et le calcul entrent quelquefois pour beaucoup dans ces incidents qui n'ont de fortuit que l'apparence. Dans ces circonstances, il ne serait plus juste de continuer au navire une protection organisée surtout en faveur d'un intérêt qui n'est plus en jeu. C'est pourquoi les tribunaux auront à apprécier si, en réalité, le voyage est terminé; et s'ils se décident pour l'affirmative, le navire redeviendra saisissable comme il l'était avant le voyage.

On voit par là que je n'hésite pas à rejeter une proposition, inutilement énoncée dans un jugement du tribunal de commerce de Marseille du 12 mars 1830, d'après laquelle « l'*article* 215 *du C. de com. ne disposerait que pour* « *le départ du navire du lieu d'armement* (1). » Rien de plus inexact que cette idée, si l'on voulait en conclure, comme dans l'espèce décidée par ce jugement, que le navire, insaisissable dans le port d'armement, devient susceptible de saisie dans un port de relâche où les circonstances ou la violence de la mer l'ont forcé d'entrer. Il est certain que l'insaisissabilité dont parle notre article n'est que temporaire; mais ce serait en annihiler complétement l'effet que de la réduire au seul moment qui s'écoule entre la délivrance des expéditions et la mise à la voile. L'esprit de la loi résiste évidemment à une telle restriction. Si le navire est insaisissable à cause du voyage, il l'est nécessairement tant que cette cause subsiste.

Au reste, quoiqu'elle émane d'une juridiction dont les décisions maritimes ont une grande autorité, la proposition que je viens de citer perd beaucoup de son impor-

(1) Rec. Mars., 11. 1. 92.

tance, si l'on considère qu'elle était tout à fait surabondante pour justifier la solution donnée par le tribunal au procès dont il était saisi (1). En fait, le tribunal décide que, dans l'espèce et d'après les circonstances de la cause, Marseille ne saurait être considéré comme un lieu d'échelle pour le navire dont il s'agissait, mais comme un lieu de reste choisi par le capitaine, contrairement à ses expéditions, dans le but de soustraire à ses créanciers le gage de leur créance. D'après cette appréciation, le tribunal se trouvait nécessairement amené à juger que le navire n'était plus insaisissable (2), sans avoir besoin de se rattacher à un principe inexact qu'on ne peut attribuer qu'à une erreur de rédaction.

839. Il y a cependant un point de vue sous lequel il serait vrai de dire que l'art. 215 ne peut être littéralement appliqué au navire qui se trouve dans un port de relâche, mais ce serait dans un sens diamétralement opposé à celui dont le tribunal de Marseille se faisait l'interprète. Il résulte de notre article, en effet, que le navire peut être saisi tant que le capitaine n'est pas muni de ses expéditions. Or, il peut arriver que, dans un port de relâche, il n'en soit pas muni, ou plutôt qu'il en soit dénanti, puisqu'il doit les déposer à la douane dans les vingt-quatre heures de son entrée (3). En cet état, le créancier pourra-t-il prétendre qu'il a le droit de saisir, aux termes même de l'art. 215? Oui, si l'on s'en tenait à la lettre de cet article que le législateur a rédigé sans avoir en vue l'hypothèse spéciale qui nous occupe; mais non, si l'on en consulte l'esprit. L'intention évidente de cet article est que le navire auquel on a délivré ses expéditions puisse accomplir librement son voyage. C'est là ce qu'il ne faut jamais perdre

(1) Junge, M. Bédarride, Comm. marit., t. 1er, no 258.
(2) Voy. no précédent.
(3) Suprà, no 830.

de vue. Si donc (ce qui arrivera souvent) ce voyage se fait directement et sans encombre, il ne peut y avoir de difficulté. La protection qu'il reçoit de l'art. 215 sera continue et toute-puissante. Maintenant, pourra-t-il en être autrement par cela seul que le navire aura eu le malheur de rencontrer des obstacles qui ont interrompu sa route et l'ont obligé de se réfugier dans un port où il a dû se dessaisir momentanément de ses papiers? Evidemment non. Un tel système n'est pas supposable dans la loi. Au surplus, les principes du droit le repoussent; car le dépôt des expéditions à la douane du port de relâche n'est qu'une mesure de simple police; il ne se fait pas dans l'intérêt des créanciers; d'où suit qu'ils ne peuvent élever la prétention d'en profiter. A la vérité, le dépôt des expéditions fait à la douane du port d'armement n'avait eu lieu aussi que par mesure d'ordre public, et cependant l'intérêt privé pouvait tirer avantage de ce qu'il n'avait pas cessé. Mais c'est qu'alors la détention des expéditions par la douane prouvait que le chargement n'était pas terminé. Il n'était pas sûr que les intérêts que la loi a voulu protéger fussent nés. Ici, au contraire, dans le port de relâche, il est certain qu'ils le sont, puisque le navire voyage. Le dessaisissement momentané des expéditions, commandé par les lois qui régissent la police de la navigation, ne peut pas détruire la présomption générale que la loi commerciale a tirée de leur remise. Cette présomption, dès qu'elle existe, entraîne l'application de l'art. 215 pour tout le voyage.

840. Voyons à présent à qui il appartient de revendiquer le bénéfice de cet article, c'est à dire de se mettre à couvert derrière le principe d'insaisissabilité, dans les circonstances où il peut être invoqué.

On aperçoit immédiatement qu'il y a un certain nombre de parties pour lesquelles cette question ne saurait présenter aucune difficulté. Tels sont, par exemple, les co-

propriétaires du navire dont une partie seulement aurait été saisie sur un de leurs participes. De même que l'Ordonnance leur donnait la faculté de faire naviguer le bâtiment malgré la saisie, en fournissant caution, de même la disposition plus large du Code leur confère le droit d'exciper de l'insaisissabilité du navire prêt à mettre à la voile.

Il faut y joindre les affréteurs, dont la saisie paralyse le contrat, et dont la situation a spécialement préoccupé le législateur lorsqu'il a édicté notre article (1).

Mais que faudrait-il décider à l'égard de la partie saisie elle-même? Je suppose qu'un navire prêt à mettre à la voile est saisi tout entier. Les affréteurs ne réclament point. Le débiteur sera-t-il fondé à obtenir la mainlevée de la saisie, par le motif que son navire est insaisissable?

On a vu plus haut que, dans un projet du Code de commerce, il était question de lui refuser ce droit (2); mais dans les termes où la loi a été rendue définitive, c'est la solution contraire qui me paraît vraie. Notre article ne distingue point. Le navire prêt à mettre à la voile est insaisissable. Cette règle a pour base l'intérêt général de la navigation. Donc, elle peut être invoquée par tous ceux que frappe la saisie. D'ailleurs, en agissant pour lui-même, le saisi soutient aussi la cause de ses affréteurs. S'il ne réclamait point, ceux-ci élèveraient certainement la voix. Une exception contre sa personne, tirée de sa qualité particulière, ne serait donc qu'une fin de non-recevoir inutile.

841. Quant au tribunal compétent pour connaître de cette contestation, il est évident qu'il ne peut plus être question ici de la juridiction commerciale. Dans l'hypothèse, la saisie est pratiquée; il s'agit de décider si elle l'a été valablement et si elle doit être maintenue. Or, nous

(1) Suprà, n° 827.
(2) Ibid.

savons que la saisie est attributive de juridiction pour le tribunal civil du lieu où se trouve le navire (1). C'est donc devant ce tribunal que doit être porté l'incident. Toute combinaison ayant pour résultat d'éluder sa compétence devrait être écartée (2).

842. Mais pour quels navires le principe d'insaisissabilité consacré par notre article peut-il être invoqué? En d'autres termes, à quels bâtiments est-il applicable?

Il est incontestable qu'il concerne indistinctement tous les bâtiments de mer français, puisque le Code de commerce a précisément pour objet de régir la navigation maritime de notre pays. Mais on s'est demandé, en outre, s'il ne devrait pas être étendu aux bâtiments de rivières; et, à l'inverse, s'il ne devrait pas cesser d'être applicable lorsque la propriété des navires est placée dans des mains étrangères.

843. Examinons ces deux questions. Je commence par la difficulté relative aux bâtiments de rivière.

On est fort divisé sur le point de savoir s'ils se trouvent compris dans la disposition de notre article. La cour de Rennes s'est prononcée pour l'affirmative par arrêt du 21 mars 1812 (3), et la même opinion a été adoptée par MM. Boulay-Paty (4), Dageville (5), Dalloz (6), puis tout récemment par M. Bédarride (7). D'un autre côté, la doctrine contraire est soutenue par M. Alauzet (8). Quant à la cour de cassation, le pourvoi dirigé contre l'arrêt de la cour de Rennes lui a offert l'occasion de se prononcer sur

(1) Suprà, n° 694.
(2) Aix, 10 mai 1858, (Dev., 58. 2. 671.)
(3) Dev. coll. nouv. 4. 1. 621.
(4) T. 1, p. 245.
(5) T. 2, p. 109.
(6) Rep. alph., v° Droit marit., n° 111.
(7) T. 1, n° 264.
(8) T. 3, p. 52.

la question, mais elle a évité de la juger en cassant par un autre motif (1).

Pour moi, j'avoue que je n'hésite pas un seul instant à adopter la seconde opinion et à soutenir que l'art. 215 ne concerne pas les bâtiments de rivière. J'en ai déjà donné la raison en montrant d'une manière générale que les dispositions du deuxième livre du Code de commerce n'étaient applicables qu'à la navigation maritime (2). Je pourrais ajouter que ce caractère, essentiellement limitatif, domine si clairement toute la législation dont l'étude nous occupe, que toutes les fois que le législateur a voulu l'étendre, il a senti la nécessité de l'exprimer formellement. Tel est, par exemple, le cas de l'art. 335 du C. de comm., qui décide que l'assurance peut porter indifféremment sur tous les transports par mer, *rivières et canaux navigables*. C'est une exception qui vient encore confirmer la règle. Il suffirait donc, à mes yeux, que notre article ne contienne aucune extension de cette nature pour en conclure que ses effets doivent se concentrer sur les bâtiments de mer. Mais quelques mots de discussion spéciale à la question vont achever de montrer, je crois, que ce sentiment est le seul admissible.

844. Sur quoi s'appuie-t-on dans le système contraire? On invoque un argument de texte fondé sur les expres-

(1) Arrêt du 25 octobre 1814. (Journ. du palais, t. 3 de 1815, p. 330. — Dev., coll. nouv., 4. 1. 621.) — A défaut de décision formelle qu'on ne trouvait point dans cet arrêt, on a essayé de pressentir quelle eût été la solution de la cour suprême, et l'on s'est encore divisé dans cette recherche. M. Alauzet croit qu'il est permis d'induire des motifs de l'arrêt que la cour de cassation était d'un avis contraire à celui de la cour de Rennes, tandis que M. Bédarride voit dans le même arrêt un préjugé en faveur de son opinion. Doctrinalement, ces conjectures ont peu d'importance. Toutefois la lecture de l'arrêt montre très-clairement que celle de M. Alauzet est la vraie.

(2) Suprà, t. 1, nos 50 et suiv.

sions génériques employées par notre article : « *le bâtiment.* » Or, le bâtiment, ajoute-t-on, c'est aussi bien un bâtiment de rivière qu'un bâtiment de mer. La loi romaine l'a dit : « Navem accipere debemus, sive marinam, « sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget. »

A ceci, j'ai deux réponses à faire.

D'une part, je ne récuse point la définition de la loi romaine que l'on vient de lire, mais je dis qu'elle ne doit être admise que dans le sens où elle a été donnée et avec la portée que les jurisconsultes qui l'ont formulée prétendaient lui attribuer. Or, de quoi est-il question dans cette loi? Il s'agit uniquement de déterminer les effets de l'action exercitoire, c'est à dire de faire peser sur le propriétaire ou l'affréteur du bâtiment la responsabilité des faits de celui qui le commande (1). A ce point de vue, la loi romaine a trouvé que la nature de la navigation à laquelle se livrait le navire n'importait point. En cela, je crois qu'elle a eu pleinement raison. Les principes généraux du droit ne permettaient pas une autre solution. Mais c'est évidemment fausser sa définition que de l'invoquer à tout propos, et surtout de vouloir la faire servir à étendre une disposition exceptionnelle dans un sens contraire à la pensée générale qui domine toute cette partie de notre législation.

En veut-on une preuve bien convaincante? Nous allons la trouver dans le texte même qu'on invoque.

En effet, la phrase que je viens de citer, d'après les autorités qui veulent en faire le commentaire de notre article, n'est pas toute la définition du navire telle que la donnait le droit romain. J'en ai reproduit ailleurs le texte complet (2), et l'on voit qu'elle s'étend jusqu'aux simples radeaux (*sive schedia sit*). Sur quoi les auteurs en ont

(1) L. 1, § 6, Dig., De exercitoriâ actione.
(2) Suprà, t. 1, n° 47.

conclu qu'il fallait entendre par navire ou bâtiment tout bâtiment de charpenterie propre à flotter sur l'eau. Eh bien ! je demande si l'on osera appliquer cette définition à notre article. Quoi ! une petite barque, un radeau, un bateau dragueur, un train de bois flottant seront insaisissables, lorsqu'ils seront prêts à mettre à la voile ! ! Je crois, en vérité, que je pourrais me dispenser de pousser la démonstration plus avant.

845. Toutefois, comme je l'ai dit, j'ai une seconde objection à faire à la thèse que je combats. Je la prends à la racine même du système. Quel est le problème ? Il s'agit d'interpréter les mots « *le bâtiment.* » Or, c'est un principe général d'interprétation, que tous les mots d'une loi doivent s'interpréter les uns par les autres, en donnant à chacun le sens qui résulte de la loi entière (1). Partant de là, je remarque que l'article 215 n'est pas une disposition isolée dans le Code de commerce. Il fait partie du titre deuxième, dont il est le couronnement. Il forme le correctif, et en quelque sorte la seconde phrase de l'article 197, qui commence la série des dispositions relatives à la saisie des navires. Or, cet art. 197 ne laisse aucun doute sur les navires qu'il concerne : « *Tous bâtiments de mer*, dit-il, peuvent être saisis. » Donc, lorsque l'article 215 vient ensuite apporter, en faveur des bâtiments prêts à faire voile, une restriction au droit de saisir, il est certain qu'il n'entend parler que des bâtiments qui ont seuls fait le sujet des articles précédents. Il m'est impossible de comprendre, du moins, par quel miracle inexplicable la règle du droit romain, frappée d'inertie dans toutes les dispositions du titre deuxième, reprendrait toute sa vigueur dans l'art. 215.

Est-ce tout ? Non. Je veux rétrécir encore le cercle de l'interprétation. Ne sortons pas de l'article 215 lui-même. Le navire est insaisissable, nous dit-il, mais à une condi-

(1) Code Nap., art. 1161.

tion : c'est que le capitaine soit muni de ses expéditions pour le voyage. Je comprends cette condition pour les bâtiments de mer. Elle a un sens et une portée. Mais pour les bâtiments de rivière, sait-on où elle mène? Elle conduit à cette conséquence qu'ils seront toujours insaisissables. Nul n'ignore, en effet, que la navigation intérieure n'est pas soumise aux formalités minutieuses qui sont imposées à la navigation maritime. Se livrant à des voyages courts et fréquents, le plus souvent en dehors de la circonscription des bureaux de douane, les patrons de bateaux ne sont pas tenus d'y déposer leurs expéditions. Ce dépôt, prescrit par la loi de l'an II, ne concerne que les bâtiments de mer. Il en résulte donc, je le répète, que toujours le bâtiment de rivière sera insaisissable, parce que toujours le patron sera muni de ses expéditions. Or, c'est encore une règle d'interprétation bien certaine qu'il faut se garder de prêter à la loi une pensée déraisonnable. Le droit romain, qu'on invoque à faux pour la justifier, disait aussi : « In ambiguâ voce legis, ea potius accipienda si- « gnificatio est quæ vitio caret (1). »

Maintenant, la contre-partie de cet argument, c'est de prouver que la limitation de notre article aux bâtiments de mer est la seule interprétation raisonnable, et c'est aussi ce qu'il est facile de faire. On parle souvent, dans le système que je combats, de l'importance de notre navigation intérieure et des encouragements qu'elle mérite. Je concède tout ce qu'on voudra à ce sujet; mais il n'en est pas moins vrai que si le législateur avait entendu lui appliquer l'art. 215, il aurait commis une suprême injustice. Pourquoi? C'est parce que les bâtiments de rivière ne sont pas soumis au droit de suite (2). En empêchant un créancier de saisir un bâtiment de mer, on ne détruit pas son droit; on

(1) L. 19, Dig., De legibus.
(2) Suprà, t. 1, nos 54 et suiv.

ne fait qu'en suspendre l'exercice. Le droit de suite le protége pendant le voyage qu'il ne peut empêcher. Mais si vous voulez interdire la saisie d'un bateau, qui vous dit qu'il ne sera pas vendu le lendemain? Et s'il est vendu, que fera le créancier contre l'acquéreur d'un meuble qui n'a pas de suite? En le privant de saisir son gage, ce n'est pas une suspension momentanée, c'est le sacrifice irrémédiable de son droit que vous aurez consommé. Je dis que la loi ne l'a point voulu, et en lui reconnaissant cette intention, je ne fais certainement que lui attribuer une pensée juste, sage et digne du législateur.

846. Je passe à la question de savoir si notre article peut être invoqué au profit des navires étrangers aussi bien que pour les bâtiments de mer français.

Quelques auteurs ne l'admettent point (1). D'après eux, le propriétaire d'un navire étranger ne pourrait jamais éviter la saisie qu'en donnant caution, quelle que soit la nature de la dette. Ils arrivent ainsi à créer, à l'égard des étrangers, un système nouveau qui s'écarte également de la loi dans toutes ses parties. Ce serait déjà une raison décisive, selon moi, pour le repousser. Ou l'article 215 est applicable aux étrangers, ou il ne l'est pas. S'il l'est, il n'y a pas de caution à demander lorsque la dette est antérieure au voyage; s'il ne l'est pas, il n'y a pas de caution qui puisse arrêter la saisie. C'est l'un ou l'autre.

Maintenant, puisqu'il faut choisir, je crois avec M. Bédarride (2) que les propriétaires de navires étrangers sont, comme les nationaux, admis à jouir du bénéfice de l'insaisissabilité. Sans doute, cette faveur pourra être dangereuse pour les créanciers français; mais n'ont-ils pas aussi une grave négligence à se reprocher? Pourquoi ne

(1) MM. Boulay-Paty, t. 1, p. 244.—Dageville, t. 2, p. 110. — Alauzet, t. 3, p. 53.

(2) T. 1, n° 265.

s'y sont-ils pas pris à temps pour arrêter leur gage? La loi ne distingue point.

Cependant, objecte-t-on, il n'y a aucune raison pour étendre à la marine étrangère la protection dont on a voulu entourer la navigation française. C'est une erreur. M. Alauzet, en présentant cet argument, me paraît avoir oublié le but véritable de notre article. Ce n'est pas le pavillon que l'insaisissabilité est destinée à protéger, c'est le commerce dont le navire est l'instrument; ce sont les spéculations qu'une saisie tardive pourrait frapper de mort; ce sont les affréteurs dont les marchandises sont à bord. La nationalité du navire est indifférente quand ces grands intérêts sont en question. D'ailleurs, ce bâtiment étranger que l'on refuserait de laisser partir, ne porte-t-il pas, le plus souvent, des marchandises françaises? Ne compte-t-il pas toujours des chargeurs français? C'est donc encore protéger le commerce national que de s'opposer, avec l'article 215, à une exécution inopportune.

847. Après avoir examiné le principe fondamental de l'insaisissabilité du navire dans ses causes et dans ses conditions, dans ses effets et dans son étendue, j'arrive maintenant à m'occuper de l'exception dont il est susceptible.

Notre article nous apprend, en effet, qu'il y a un cas où tout ce que nous venons de dire cesse d'être exact : c'est lorsque la dette qui motive la saisie a été contractée à raison du voyage que va faire le navire. Il est alors traité comme tout autre objet mobilier. Que le capitaine soit ou non muni de ses expéditions, la saisie procède bien et arrête nécessairement le départ.

On en comprend facilement le motif. L'insaisissabilité du navire prêt à faire voile est une peine prononcée contre les créanciers négligents qui ont attendu au dernier moment pour agir. Or, ce reproche ne peut être adressé à ceux qui ne sont devenus créanciers qu'à raison de l'armement

actuel. Leur créance est d'une date récente, si récente que fort souvent ils ont à peine eu le temps de se procurer un titre. D'un autre côté, il ne serait pas moins injuste de tirer argument contre eux de ce que le navire est prêt à faire voile, car ce résultat, c'est à leurs fournitures qu'il est dû. S'ils n'avaient point fait les travaux ou vendu les objets pour lesquels ils sont créanciers, le navire ne serait pas prêt à mettre à la voile. On ne peut donc pas rétorquer contre eux cette mise en état qui a précisément leur créance pour fondement. C'est pourquoi il était nécessaire d'apporter en leur faveur un tempérament au principe d'insaisissabilité.

848. Mais, en même temps, faisons bien attention aux termes dans lesquels la loi formule cette exception. Autrement, nous pourrions tomber dans une erreur palpable commise par M. Bédarride, qui enseigne que le navire n'est insaisissable que pour les dettes ordinaires et ne l'est point pour les dettes privilégiées (1). La loi ne dit rien de pareil. Elle dit : « Les dettes contractées *pour raison du voyage que le navire va faire*, » ce qui est tout différent. M. Bédarride a suivi avec trop de confiance les observations présentées par M. Berlier sur l'amendement qui a fait admettre, comme je l'ai dit plus haut, l'exception dont nous nous occupons.

Il y avait, en effet, deux bases possibles à cette exception : ou bien distinguer entre les dettes ordinaires et les dettes privilégiées, ou bien distinguer entre les dettes contractées pour le voyage et les dettes se rattachant à une cause antérieure. Or, il est vrai que M. Berlier présenta simultanément les deux systèmes (2), et même que le premier, auquel il s'attacha plus ouvertement (3), paraît

(1) T. 1, n° 255.

(2) Locré, t. 18, p. 323 et 324.

(3) Ibid., p. 325.

avoir été d'abord adopté par le conseil d'Etat (1); mais il est incontestable aussi que la rédaction définitive est venue faire prévaloir le second.

C'est bien ainsi que le comprenait M. Begouen, dans son exposé de motifs au corps législatif, lorsqu'après avoir justifié le principe de l'insaisissabilité, il ajoutait :

« Une seule exception a paru juste, et elle est prononcée.
« Cette exception porte sur les dettes contractées *pour le*
« *voyage. On peut supposer que, sans ces dettes, le bâtiment*
« *n'aurait pas été mis en état de faire voile*. Il faut donc les
« payer (2). »

Ajoutons au surplus que, à l'avantage d'être consacré par la loi, ce système joint encore celui d'être le plus logique. Les dettes privilégiées sur un navire prêt à faire voile peuvent être fort anciennes, puisqu'elles peuvent remonter à une date antérieure au dernier voyage accompli (3). Or, puisqu'on voulait éviter que la négligence des créanciers pût être un obstacle au voyage à faire, c'eût été manquer le but que de faire fléchir l'insaisissabilité devant les privilèges.

Ainsi donc, le navire prêt à faire voile est saisissable à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire, mais il ne l'est que pour celles-là. Pour toutes les autres, privilégiées ou ordinaires, il demeure insaisissable. C'est pourquoi les tribunaux ne pourraient maintenir une saisie faite sur un navire prêt à mettre à la voile, ou imposer un cautionnement comme condition de sa mainlevée, que s'il était prouvé, en fait, que la dette qui sert de base à la poursuite se rattache au voyage à faire. Dès que cette condition fait défaut, l'exécution devient contraire à la loi (4).

(1) Locré, p. 325.
(2) Locré, t. 18, p. 385.
(3) Suprà, t. 1, nos 183 et suiv.
(4) Cassation, 25 oct. 1814. J. du Palais, t. 3 de 1815, p. 330. — Dev., coll. nouv., 4. 1. 621.

849. Le texte si expressif de notre article nous conduira encore à la solution d'une question qui ne manque ni d'intérêt ni de singularité. C'est celle de savoir si un navire peut être saisi pendant son voyage, c'est à dire dans un port de relâche, pour avoir payement d'une dette contractée à raison de ce voyage. Ainsi, par exemple, un fournisseur a vendu des victuailles pour l'approvisionnement d'un navire armé dans le port du Havre. Le capitaine prend ses expéditions et se dispose à mettre à la voile. Le créancier dont je parle pourrait encore saisir valablement, mais il ne le fait point. Le bâtiment part. Cependant des gros temps surviennent et il est forcé de relâcher à Dunkerque. Le fournisseur, surpris par une brusque sortie, apprend cet événement. Il accourt armé de son titre et prétend saisir dans le port de Dunkerque. Y est-il fondé ?

On pressent quelle sera son argumentation. Le navire prêt à faire voile est insaisissable, dira-t-il, si ce n'est à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire. En d'autres termes, pour les dettes de cette nature, il n'est jamais insaisissable, puisque sans elles, comme le disait M. Begouen, il n'aurait jamais été en état de faire voile. Pourra-t-on objecter que cette saisissabilité n'existe qu'autant que le navire n'a pas quitté le port d'armement? Mais la loi ne fait point cette distinction. D'ailleurs, elle ne serait pas logique; car, de même que, sans ces dettes, le navire n'eût pu se préparer à faire voile, de même il n'eût pu partir si elles n'avaient pas été contractées. D'où suit qu'il reste saisissable pendant tout le voyage qu'il ne fait que grâce à leur intervention.

Mais tous les mots de notre article résistent à cette prétention. En nous parlant du navire *prêt à faire voile*, du voyage qu'il *va* faire, la loi nous montre clairement que l'exception qu'elle apporte à son principe n'est admissible qu'autant que le navire n'a pas pris la mer. Dès qu'il est sorti du port, le voyage n'est plus à faire; il s'accomplit. le créancier pouvait l'empêcher de commencer; il ne peut

faire obstacle à sa continuation. On conçoit qu'il y aurait des inconvénients sans nombre à permettre qu'une expédition pût être ainsi harcelée d'échelle en échelle. De telles attaques, dirigées contre le navire loin de ceux qui ont intérêt à le défendre, rendraient le commerce maritime impraticable.

Au reste, en employant une rédaction qui les repousse, notre article n'a fait que suivre une doctrine qui paraît avoir été admise de tout temps dans le droit maritime. C'est ainsi que, sous l'Ordonnance qui permettait toujours la saisie du navire prêt à faire voile, sauf caution, on reconnaissait cependant l'empire de cette ancienne règle, déjà en vigueur du temps de Cleirac (1) : « Le bateau pen- « dant le voyage ne doit être arrêté par aucune saisie « faite soit par autorité de justice ou autrement : mais « s'il est fait aucun exploit, doit estre conduit au lieu de « son reste, la saisie d'iceluy tenant, ou il sera fait « droict aux parties (2). »

850. On comprend toutefois qu'il en serait autrement si la dette qui donne lieu à la saisie avait été contractée dans le lieu de la relâche. Alors, en effet, on rentrerait tout à fait dans les termes de l'art. 215. La dette contractée par le bâtiment aurait bien pour cause la navigation qu'il va faire (3).

851. J'arrive enfin à la troisième disposition de notre article, laquelle n'est elle-même qu'une exception à l'exception énoncée dans la seconde; c'est à dire qu'en fournissant caution, ceux qui ont intérêt au départ du navire peuvent le rendre insaisissable, même à l'égard des dettes contrac-

(1) Navig. des rivières, art. 8, p. 490.

(2) Emérigon, Assur., ch. 20, sect. 7, t. 2, p. 368.

(3) Emérigon, loc. cit. — Boulay-Paty, t. 1, p. 245. — Pardessus, t. 3, n° 610. — Dageville, t. 2, p. 109. — Alauzet, t. 3, p. 53. — Bédarride, t. 1, n° 259.



tées pour le voyage qu'il va faire. Cette faculté, qui leur a été accordée sur la proposition du tribunat (1), a pour effet de rendre moins onéreuse encore la restriction apportée au principe général de l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile.

Nous retombons ainsi dans le système de l'Ordonnance, qui exigeait également qu'une caution fût donnée pour rendre le navire insaisissable, mais avec cette différence très-saillante que l'Ordonnance voulait un cautionnement dans tous les cas et quelle que fût la dette, tandis qu'il n'est nécessaire, aujourd'hui, qu'à l'égard des dettes contractées pour le voyage. Par là, notre article échappe au reproche que l'on adressait autrefois à l'Ordonnance, de contraindre les cointéressés du saisi à acheter la liberté de leur chose par un engagement personnel. En effet, si le saisi n'avait point fait ces dépenses indispensables pour le voyage, ses participes ou ceux qui sont intéressés au voyage eussent été obligés de les faire; ou bien, s'il ne les avaient point faites, le navire ne serait pas prêt à mettre à la voile. Dans la première supposition, ils ne peuvent se plaindre de l'obligation de donner caution, puisqu'elle est moindre que la nécessité à laquelle les réduisait l'impuissance du propriétaire; dans la seconde, il est juste qu'ils payent un avantage dont ils profitent, et qui n'est dû qu'aux dettes contractées.

852. Mais quel est l'objet du cautionnement réclamé par notre article pour permettre, dans tous les cas, au navire de prendre la mer?

La plupart des auteurs ont présenté là-dessus des idées qui ne paraissent pas se concilier avec notre texte. La caution, disent-ils, s'oblige uniquement à représenter le navire à l'époque du retour déterminé par le congé, ou à

(1) Locré, t. 18, p. 374.



payer la dette s'il ne revient pas (1). A ce compte, il faudrait nécessairement ajouter que celui qui a cautionné serait pleinement déchargé par le retour du navire. Or, avant de lire la loi, il est évident qu'il n'en peut être ainsi. L'équité proteste contre un tel système. En effet, la navigation d'un bâtiment de mer ne le soumet pas seulement à des chances de perte; elle lui fait encore subir des dépréciations quelquefois considérables. D'un autre côté, le voyage peut donner l'occasion de naître à de nouvelles créances qui seront privilégiées. De sorte que, dans la théorie que je combats, les créanciers dont le sort nous occupe présentement seraient loin de trouver dans le cautionnement un abri solide contre les préjudices que peut leur faire éprouver la suspension forcée de leur poursuite. Ils seraient garantis contre la perte totale du navire, mais non contre les dépréciations qu'il peut éprouver et la préférence des créances nées pendant le voyage. A coup sûr, ils sont trop favorables pour avoir été ainsi traités.

Je comprends donc que ces conséquences aient fait reculer M. Bédarride et l'aient porté à enseigner que la caution n'est point dégagée par le retour du bâtiment (2). Mais alors, c'est sa conclusion qui n'est plus d'accord avec ses prémisses. Si le cautionnement a pour objet la représentation du navire, la caution est libérée quand cet objet est rempli, c'est à dire quand le bâtiment est revenu; ou bien si elle ne l'est pas pleinement, c'est que le cautionnement n'a point le retour du navire pour objet. Il faut choisir.

Pour ce qui me concerne, je pense que la représentation ou le retour du navire ne sont pour rien dans l'objet du cautionnement. La loi me semble même n'avoir voulu laisser à cet égard aucune obscurité, puisqu'elle a dit : « *Le*

(1) MM. Pardessus, t. 3, n° 610. — Alauzet, t. 3, p. 53. — Dalloz, Rec. alph., v° Droit marit., n° 110. — Bédarride, t. 1, n° 262.

(2) Loc. cit.

cautionnement DE CES DETTES empêchera la saisie. » Je dis donc, avec le texte, que le cautionnement a pour objet la dette même pour laquelle le droit de saisir existait. Nous retrouvons encore, sur ce point, le Code de commerce en opposition avec la théorie de l'Ordonnance, qui demandait seulement que le cautionnement garantît l'estimation de la partie saisie. Rigoureusement peut-être, ce dernier système était le plus logique, en ce qu'il avait pour résultat d'assurer au créancier ni plus ni moins que ce que la défense de saisir avait soustrait à ses poursuites. Mais il ne faut pas oublier non plus que cette défense s'adresse ici à des créanciers d'une catégorie particulière. Ce sont eux qui ont mis le navire en état de faire voile. Par là, les fournitures qu'ils ont faites profitent dans une certaine mesure à tous les intéressés à l'expédition. D'ailleurs, le départ du navire leur enlève un gage qu'ils ont sous la main et qu'ils seront peut-être obligés d'aller poursuivre ailleurs lorsque leurs poursuites pourront recommencer (1). Il est donc juste aussi que ces créanciers trouvent, sous une forme quelconque, une compensation au retard qu'éprouve leur payement et aux difficultés qu'ils peuvent rencontrer pour l'obtenir plus tard. C'est cet avantage qu'ils recueillent par le moyen d'un cautionnement qui leur garantit un payement intégral.

853. A ce premier point de vue, le cautionnement dont s'occupe notre article ne se distingue donc en rien du cautionnement ordinaire. Comme ce dernier, il a pour objet la garantie de l'exécution pleine et entière de l'obligation du débiteur. Mais il en diffère sous un autre rapport qui a de l'importance : c'est à l'égard de la condition à laquelle il est subordonné. Je m'explique.

Tout cautionnement constitue une obligation conditionnelle, puisqu'il renferme l'engagement de faire ou de

(1) Infrà, n° 854.

payer, à défaut par le débiteur direct d'avoir satisfait lui-même à sa propre obligation. Ainsi, le cautionnement ordinaire d'une dette est subordonné à la condition que le débiteur ne payera pas à l'échéance. Eh bien! dans notre article, telle n'est pas la condition du cautionnement. Pourquoi? Parce qu'il est dès à présent certain que le débiteur ne paye pas une dette exigible, puisqu'on le poursuit par voie de saisie. Dès lors, un cautionnement subordonné à la seule condition que le débiteur ne payera pas à l'échéance serait, non pas un cautionnement, mais un payement immédiat. Or, comme la loi n'exige qu'un cautionnement et non un payement, c'est la preuve que, dans sa pensée, cette garantie est subordonnée à une autre condition que celle du non payement par le débiteur.

Quelle est cette condition? C'est que le créancier n'aura pas obtenu par la vente du navire redevenu saisissable le payement intégral de sa créance. En d'autres termes, le système de la loi est celui-ci : Vous voulez saisir un navire prêt à faire voile, et votre créance vous en donne le droit. Mais, d'un autre côté, moi qui suis copropriétaire ou chargeur, j'ai intérêt à ce que le voyage ait lieu sans retard. C'est pourquoi je vous dis : Suspendez vos poursuites et laissez partir le navire. Vous le retrouverez après son expédition et vous reprendrez tous vos droits. Cependant, comme il est possible que ce retard vous expose à ne pas obtenir ou le même prix de votre gage ou la même somme dans la répartition de ce prix, je m'engage moi-même à compléter ce qui manquera pour vous payer intégralement. Voilà du moins comment je comprends la théorie de notre article. Je le résume en disant : Le cautionnement fourni au saisissant est subordonné à la condition que ce créancier, remis, par l'achèvement du voyage, en possession de son droit de saisir, et l'ayant exercé, ne trouvera pas dans le prix de la vente l'entier payement de sa créance.

854. Ceci nous conduit immédiatement à la solution d'une question qui présente encore un grand intérêt. C'est celle de savoir à quel moment le créancier peut poursuivre contre la caution la réalisation de son cautionnement.

Je réponds : Quand la condition de ce cautionnement est accomplie, c'est à dire quand le créancier prouve qu'ayant fait vendre le navire après son voyage il n'a pas été payé ; ou bien lorsque le navire est perdu, parce qu'alors il est certain que l'événement qui pouvait empêcher la condition de s'accomplir ne se produira pas (1). Jusqu'à ce qu'il ait fourni cette preuve, le créancier n'a rien à demander. L'effet du cautionnement est suspendu.

Mais, du moins, la caution n'est-elle pas tenue d'assurer le retour du navire dans le port d'armement afin que le créancier puisse exercer sa saisie? Selon moi, non. La caution ne s'est engagée à rien de pareil. D'ailleurs un tel engagement n'était peut-être pas en son pouvoir ; car rien ne dit que, d'après les expéditions du voyage qui étaient déjà délivrées, le retour du navire ne devait pas s'effectuer dans un autre port. La caution ne s'est donc point obligée à faire revenir le navire à tel ou tel endroit ; elle s'est engagée à parfaire le payement de la dette en retour de la suspension de poursuites consentie par le créancier. C'est donc à celui-ci à poursuivre le bâtiment là où une saisie peut désormais l'atteindre, parce que son voyage est fini.

Objectera-t-on que ce système empire la condition du créancier, en ce sens qu'au lieu d'avoir son gage sous la main, il est maintenant obligé de se lancer à sa poursuite? C'est possible ; mais il ne faut pas oublier non plus qu'il est payé de ce désavantage par la certitude de son payement. Je comprendrais le rôle contemplatif qu'on veut lui donner, dans le système de l'Ordonnance qui ne lui assurait que le

(1) Code Nap., art. 1177.

prix de la partie saisie. Mais la garantie de toute sa créance, que peut-être même la saisie pratiquée dans le port d'armement ne lui eût pas procurée, a précisément pour but de le couvrir de toutes les éventualités qui peuvent résulter de ce qu'il a laissé momentanément échapper le navire à la saisie qui le frappait. C'est donc à lui, je le répète, à aller trouver le navire où il est et à recommencer les hostilités lorsque la suspension qu'il a promise est expirée. En un mot, le créancier est exactement dans la situation où il se trouverait s'il avait laissé partir le bâtiment sans le saisir; seulement, comme ce n'est point de son plein gré, mais dans l'intérêt des chargeurs et des cointéressés, qu'il lui a permis de mettre à la voile, tous les inconvénients qui peuvent en résulter lui sont payés par le cautionnement de sa créance.

855. Tels me paraissent être l'objet, les conditions et les effets véritables de ce cautionnement dont notre article ne dit qu'un mot. Quant à la forme suivant laquelle il doit être donné et reçu, il est évident qu'il faudrait recourir au droit commun. On suivra donc la marche tracée par les articles 517 et suivants du Code de procédure civile.

856. Voilà ce que j'avais à dire sur l'article 215. Avec lui se termine la série des dispositions consacrées par la loi à déterminer les droits que l'on peut acquérir sur les navires et les moyens de les exercer. Je n'oserais affirmer que d'autres parties du droit maritime n'offrent point un aliment plus vif à la curiosité naturelle de l'esprit. On ne peut parler du capitaine et des gens de mer, par exemple, sans trouver je ne sais quel sérieux agrément aux singularités tour à tour intéressantes ou bizarres de la vie du marin. Avec le contrat d'affrétement, on touche à toutes les variétés du négoce; on assiste à toutes les impulsions qu'il reçoit des lieux et des circonstances dans lesquels il s'exerce, et l'on voit se dérouler une à une les lois qui pré-

sident à son développement. Au sein des assurances, c'est un autre spectacle. Ce sont les périls de la navigation qui viennent ajouter leurs sombres couleurs au tableau déjà si curieux des théories légales. Point d'article qui ne rappelle un sinistre; chaque principe semble évoquer un drame; drame terrible, parce qu'il est réel, qui plaît parce qu'il met en jeu les plus fortes facultés de l'homme, et qui épouvante parce que, trop souvent hélas! elles y succombent. Je conviendrai donc sans peine que le sujet que nous venons de parcourir n'offre point ces côtés séduisants à un égal degré; mais je ne le crois pas moins digne des plus sérieuses méditations. Je le regarde même, pour ma part, comme un des plus importants pour le commerce de la mer, parce qu'il touche aux fibres les plus sensibles du crédit maritime, qui est le grand ressort de ce commerce. Qu'on ne s'y trompe pas : les vingt-cinq articles qui précèdent ne sont rien autre chose que le régime hypothécaire de la loi nautique. Ils sont pour le crédit maritime ce que le système des hypothèques est pour le crédit général, c'est à dire le souffle qui doit lui donner la vie et soutenir son essor après l'avoir engendré.

Nous venons d'assister aux efforts de la loi pour assurer ce bienfait au commerce maritime. C'est sous l'empire de cette constante préoccupation qu'elle s'est portée, tantôt à maintenir, tantôt à modifier l'application du droit commun aux navires. Enfin, dans ces modifications mêmes, nous avons eu encore à la suivre dans des directions diverses, puisque nous l'avons vue imprimer successivement aux règles ordinaires du droit un double mouvement d'extension et de restriction. Il n'y en a point d'exemple plus frappant que celui qui résulte du rapprochement des art. 190 et 215 du Code de commerce, le premier et le dernier de ceux qu'embrasse notre commentaire. Dans l'un, la loi maritime augmente le droit des créanciers sur le navire de leur débiteur; dans l'autre, elle en restreint l'exercice. L'ar-

ticle 190 va au delà du droit commun; l'article 215 reste en deçà. Au surplus, nous savons maintenant que les oscillations de ce genre sont fréquentes dans la loi maritime. Quelquefois, elles ont pour cause directe le seul intérêt du commerce; ailleurs, elles se justifient par la nature spéciale du navire; plus loin, par sa grande valeur pécuniaire. Partout elles ont pour but d'ouvrir au commerce de la mer la voie du progrès, en faisant affluer vers lui les ressources qui constituent sa puissance. C'est par là que cette partie du droit maritime revêt la physionomie d'un système particulier dont on ne saurait nier ni l'originalité ni l'attrait.

Je ne puis cependant me défendre d'ajouter, en terminant, que toutes ces combinaisons seraient stériles sans le concours actif et intelligent des hommes. Que ceux qui se livrent au commerce de la mer ne s'endorment donc point dans la sécurité qu'elles pourraient leur inspirer, car la tutelle de la loi n'est qu'une égide insuffisante. La réussite est dans leurs mains, plus encore que dans la sagesse des Codes. Le législateur, certes, a beaucoup fait pour eux; mais les témoignages mêmes de sa protection ne servent qu'à mieux faire éclater son impuissance. Il leur montre tous les degrés de l'abîme en essayant de le fermer. La loi maritime n'imite point le procédé barbare de ces « malicieux pêcheurs » qui allumaient des feux nocturnes sur les rivages périlleux, dans le but de perdre les navires qui se confiaient à ces signaux trompeurs (1). Loin d'avoir recours à ces perfides amorces, les premiers mots qu'elle prononce, ces mots sinistres de dettes, de créanciers, de saisie, semblent placés là pour être à tous un salutaire avertissement. Elle se plaît à montrer l'écueil, au lieu de le dissimuler. Elle en a voulu graver le souvenir au frontispice de son œuvre. C'est par ces austères enseignements

(1) Cleirac, sur jug. d'Oleron, n° 25.

qu'elle ambitionne de séduire les esprits vraiment virils, qu'elle soutient leur initiative en tempérant leur audace, et qu'elle assure le succès de leurs entreprises en jetant dans leurs desseins le poids de la maturité.

FIN DU TOME SECOND.



TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES CONTENUES DANS LES DEUX VOLUMES.

Le chiffre romain indique le volume, et le chiffre arabe le numéro.

A

H

I

J

L

M

N

O

P

R

S

T

U

V

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE.

TABLE SOMMAIRE

DES MATIÈRES DU TOME SECOND.

ARTICLE 193.

ARTICLE 194.

ARTICLE 195.

ARTICLE 196.

ARTICLE 197.

ARTICLE 198.

ARTICLE 199.

ARTICLE 200.

ARTICLE 201.

ARTICLES 202 A 206.



ERRATA.

Page 127, ligne 28 : par les expropriations *lisez* pour les expropriations

Page 138, ligne 17 : exposants *lisez* opposants

Page 387, note 6 : 1809 *lisez* 1609

Page 405, ligne 4 : judiciaires *lisez* extrajudiciaires

Page 474, ligne 19 : différence *lisez* déférence



EXTRAIT DU CATALOGUE.

MARTENS (Baron Ch. de). Le Guide diplomatique, précis des droits et des fonctions des agents diplomatiques consulaires, etc., accompagné d'une bibliothèque diplomatique choisie, et notes de F. de WEGMANN. 1851, 2 vol. in-8. 16 fr.

— Causes célèbres du droit des gens. 4 vol. in-8. 30 fr.

— Nouvelles causes célèbres du droit des gens. 2 vol. in-8. 12 fr.

MENSH. Manuel pratique du consulat, consacré aux consuls de Prusse et autres États formant le Zollwercin. 1846, in-8. 6 fr.

PARDESSUS, membre de l'Institut. Collection des Lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle. 1828-1845, 6 vol. in-4 (épuisé). 200 fr.

— Us et Coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge (reproduction des 14 premiers chapitres de la Collection des Lois maritimes). 1847, 2 vol. in-4. 20 fr.

Cet ouvrage, que nous annonçons sous le titre d'US ET COUTUMES DE LA MER, reproduit littéralement les quatorze premiers chapitres de la COLLECTION DES LOIS MARITIMES antérieures au dix-huitième siècle, 6 vol., 1828, 1831, 1834, 1837, 1839, 1845, imprimés à l'Imprimerie royale, auxquels l'auteur joint les additions concernant ces chapitres, qui sont à la suite du tome VI. C'est un devoir de le déclarer, afin que ceux qui possèdent cette Collection ne soient pas induits à faire une acquisition qui deviendrait un double emploi pour eux. L'auteur s'est décidé à cette publication particulière, dans l'intérêt des personnes qui n'ont point acquis la COLLECTION DES LOIS MARITIMES.

PORT (C.), archiviste. Essai sur l'Histoire maritime de Narbonne, mémoire qui a obtenu une médaille d'or au concours des antiquités. 1854, in-8. 4 fr.

POUJET (L.). Dictionnaire des assurances terrestres. — Principes. — Doctrine. — Jurisprudence. — Statistique. — Économie de l'assurance. — Concordance des polices françaises avec les polices et les codes étrangers. — Analogie avec les assurances maritimes et fluviales. 1855. 2 vol. grand in-8. 24 fr.

— Des droits et des obligations des divers commissionnaires ou de la commission en matière d'achats et de ventes. 1857, 4 vol. in-8. 32 fr.

— Principes de droit maritime, suivant le Code de commerce français; analogie avec les lois ou codes étrangers: abordage, affrétement, assurances, armateur, capitaine, connaissement, consuls, contrat à la grosse, fret, usages et ventes maritimes, etc., etc. 1858, 2 forts vol. in-8. 16 fr.

— De la Prime en matière d'assurance terrestre ou maritime, d'agent d'assurance, pour le recouvrement des primes en partie. 1858, in-18. 3 fr.

— Journal des assurances terrestres, maritimes, fluviales, sur la vie, suite du Dictionnaire des assurances, paraît le 1er de chaque mois. Prix des abonnements pour la France. 12 fr

RUMPF. Droits et devoirs des fonctionnaires et employés prussiens. Traduit de l'allemand par Ch. NOEL. 1840, in-8. 4 fr.

WESTOBY, avocat. Résumé de la Législation anglaise en matière civile et commerciale, à l'usage des étrangers. 1854, in-8. 6 fr.

WHEATON (H.). Eléments de droit international. 1852, 2 vol. in-8. 15 fr.

— Histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique, depuis la paix de Westphalie jusqu'à nos jours. 1853, 2 vol. in-8. 15 fr.

WOLOWSKI. Des fraudes commerciales. 1843, br. in-8. 1 fr.



